ASV Nieuwsbrief

Februari 2017

Nautisch
Politiek
Ligplaatsen
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A ASV V
ROTTERDAM

ASV Ledenvergadering 25 maart 2017

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.

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
Facebook: https://nl-nl.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging/
Twitter: https://twitter.com/ASV16

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina: D. van Wingerden

INHOUD

Voorwoord
4 Gefrustreerd of Gemotiveerd??

Ledenvergadering
5 Uitnodiging
6 Agenda
7 Verslag najaarsvergadering

IL&T
10 Inkomsten IL&T
10 Meetbrief verlengen
11 ASV dient klacht in bij het ILT over boetebeleid

Huisvuil
13 Huisvuilafgifte in Havens

Beprijzing en markt binnenvaart
14 Panteia Negatieve Modal Shift in Friesland
14 Overzicht feiten mbt situatie binnenvaart
17 Vervolg Rondetafelgesprek markt en beprijzing

Nautisch
18 Alweer inkrimping schuttijden voor de binnenvaart (vervolg)
18 Uw melding RWS
20 Zienswijze ASV vergroting de maximale scheepsdiepgang

Milieu
21 Havengeld Twente
21 Brief havengeld Twente
22 Over Green Award
23 Alles voor het milieu

Politiek
24 Hoge boetes in de binnenvaart
25 Kamervragen stuw Grave
29 Meer investeren in voorzieningen binnenvaart
29 Begrotingsvoorstellen ASV

Ligplaatsen
30 IJsselkade Zuthpen
31 Bijschrift brief ASV Duitsland
31 ASV stelt ligplaatsenbeleid Duitsland aan de kaak
32 Positief nieuws over ligplaatsenbeleid Merwedekanaal

Overige
33 Stroomkasten sluis Doeburg
33 Zoek de verschillen
34 Claimen
34 Ex EVO man bij Schuttevaer

Personeel
36 Vraag SP betreffende werknemers in de binnenvaart
37 Wijzigingen Arbeidstijdenbesluit

Flitslampjes
38 Brugpijler Wesel
38 ECDIS kaarten Donau
38 Sluizen Neder-Rijn
38 Ligplaatsen
39 Structurele crisis vraagt structure
39 Stemmen 15 maart
39 Vriendelijk hek

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Gefrustreerd of Gemotiveerd??

Met de verkiezingen in aantocht hebben we weer genoeg om over na te denken.

Wie geven we onze steun? Of blijven we gefrustreerd thuis, waarmee onze stem gaat naar een partij die we zeker niet aan de macht willen helpen?

Moeten we met fluwelen handschoenen lobbyen, of gaan we de barricades op?

Hoe krijg je politieke interesse voor de echte problemen in de samenleving en hoe kom je als binnenvaart goed in beeld dat zijn vragen die met de verkiezingen voor de deur door mijn hoofd gaan.

In de zestigerjaren hadden we ook wel veel om voor te strijden, we leefden nog in de Regenten tijd dat kun je je nu amper meer voorstellen. In Frankrijk waar de Gaulle als een Keizer regeerde en waar de studenten samen met de arbeiders in opstand kwamen tegen het gezag. Dat gaan we nu nog niet mee maken. Maar er zijn krachten aan het groeien die op eenzelfde soort gebeurtenissen kunnen uitlopen. Maar het was niet leuk hoor in Parijs in 1968 wij lagen in Rijsel en kregen er wel wat van mee.

Maar goed de individualisering van de maatschappij is de belangrijkste oorzaak van de huidige samenleving de VVD is er mee begonnen. Ik zie nog de verkiezing billboards voor me met Neelie Kroes die op de posters stond in een uitdagende houding en verkondigde dat ze met niemand rekening hoefde te houden want ze had met niemand iets te maken, Zij koos voor zich zelf, zo ongeveer was de tekst.

Ik weet nog dat ik dacht “dat willen mensen toch niet”? Maar het is wel gebeurd. We willen geen Amerikaanse toestanden maar we weten niet hoe snel we ze moeten na-apen.

Maar er zijn bewegingen: nog niet oppermachtig maar wel aanwezig daar moeten we het van hebben.
Neem bijvoorbeeld die jongens die met het geld bezig zijn “De Verleiders” zijn nog steeds bezig met het doorbreken van het taboe op de geldproductie. De SP en Groen Links gaan hier in mee en dat gaat een beweging worden. Maar voorspellen wanneer er echt iets gaat gebeuren? Dat kun je niet voorspellen.

Helaas zijn 2e Kamerleden vaak pas bereid hun kop uit te steken als ze geen politieke aspiraties meer hebben.

De wereld is niet altijd leuk maar wel waard om geleefd te worden dus niet somberen maar er gewoon voor gaan.

Ger Veuger

UITNODIGING

Geachte collega's

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging
nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze
jaarvergadering op

25 MAART 2017

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 11
3081 NL Rotterdam
Aanvang 10.00 uur.
De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Het ligt in de bedoeling de vergadering 17.00 uur te sluiten.
Na afloop is er gelegenheid om met elkaar van gedachten
te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 25 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Agenda ledenvergadering 25 maart 2017

Vrijdag 24 maart | ASV Zaterdag 25 maart | Zondag 26 maart

Ochtenddeel.
Alleen voor leden en donateurs. (Aanvang 10:00)

1. Welkom en opening
2. Rede voorzitter
3. Mededelingen bestuur
4. Goedkeuring agenda
5. Goedkeuring verslag vergadering 1 oktober 2016
6. Jaarverslag 2016
7. Financieel verslag
8. Werking bestuur en denktank
9. Bestuursverkiezing (aftredend… enz.)
10. Verslagen overleggen.
    - WBR/WBA
    - IL&T
    - OTNB
    - Rijnvaartcommissaris
    - Huisvuil (uittreden)
11. Boetebeleid ILT
12. AGORA
13. Rondvraag

Middagdeel.
Openbaar. (Aanvang 13:30)

1. Opening technisch voorzitter
2. Uit het ochtenddeel
3. Boetebeleid IL&T
4. Bedienings- en spertijden bruggen en sluizen
5. Ligplaatsentekort
6. Serviceniveau ligplaatsen
7. Vergroening binnenvaart
8. Rondvraag

Verslag ledenvergadering 1 oktober 2016

Opening.
Om 10.05 opent technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs, we gaan proberen ons aan de agenda te houden en vooral het tijdschema.
SunnivaFluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen en spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda word goed gekeurd.

Goedkeuring verslag
Het verslag van 19 maart word goedgekeurd, de notulist word bedankt.
David Twigt wil graag Liesbeth bedanken voor de steeds mooier wordende Nieuwsbrief, ziet er professioneel uit.

Mededelingen
- De vraag aan de leden is om het maximale bedrag voor de beurs in Gorkum te verhogen van 1800 euro naar 2500 euro. Hier gaan de leden mee akkoord.
- Als de leden mooie foto's hebben voor in de Nieuwsbrief deze graag sturen naar foto@algemeeneschippersvereeniging.nl
- RTL 7 heeft ons benaderd voor een nieuwsitem dit was voor 3 minuten en werd 2 keer uitgezonden. Kosten waren 4400 euro, hier hebben wij voor bedankt.
- Wij willen de Nieuwsbrief niet vol met advertenties maar er kunnen er nog wel een paar bij, dus als je iemand weet neem contact op.
- De ASV bestaat 70 jaar en daarom komt er een bewaarnummer van de Nieuwsbrief over 70 jaar ASV.
- Er komt ook weer een binnenvaart agenda, de verspreiding ging vorig jaar niet helemaal goed, we gaan de verspreiding op een andere manier doen.
- De vertegenwoordiging van de ASV bij het WBR overleg gaat van 1 naar 2 personen.

Bestuur perikelen.
We hebben een te klein bestuur en het bestuur krijgt steeds meer werk mede door de groei van de vereniging. We hebben nu allerlei verschillende schepen van duwboten tot charterschepen en vrachtschepen van spits tot een groot koppelverband. Deze varen op allerlei vaargebieden waar wij niet altijd de kennis hebben. Dus vragen wij de leden om hierin me te werken met het bestuur.
Paul Markusse en Ron Breedveld zijn aftredend voor hun eerste termijn en Sunniva Fluitsma gaat volgend jaar haar laatste jaar in van haar 2e termijn en stopt er dus daarna mee. Het bestuur heeft dus dringend vers bloed nodig. Paul Markusse geeft aan dat hij nog wel een tweede termijn van 4 jaar wil gaan doen. Ron Breedveld stopt met zijn werk in het bestuur hij weet niet of hij zich nog wel 4 jaar als bestuurslid voor de vereniging kan blijven inzetten. Hij blijft wel in de Denktank. Sunniva bedankt Ron voor al zijn werk wat hij de afgelopen 4 jaar voor de ASV heeft gedaan. En overhandigt Ron een cadeau namens de ASV. Esther Lubbers meldt zich aan om het bestuur te komen versterken in maart, ook Harry Spier denkt er over na om in het bestuur te komen. Jessica vd Akker meldt zich om mee te gaan met het WBR.

Advertenties
We hebben niet de neiging om veel advertenties in de Nieuwsbrief te zetten maar er mogen wel wat adverteerders komen. In de nieuwe Nieuwsbrief staat een advertentie van de EOC dit komt mede omdat ze sponsor zijn en daar af en toe een advertentie voor terug willen ze komen dus niet in elke Nieuwsbrief met een advertentie te staan.

Nieuwe leden
Het ledenaantal blijft gelukkig nog steeds stijgen. We hebben het afgelopen jaar weer vele nieuwe leden mogen inschrijven en er zitten ook een aantal nieuwe leden in de zaal welke zich even kort voorstellen. Wij hebben ook donateurs, dit zijn vaak oud-leden en soms mensen die de ASV willen steunen, niet iedereen kan zo maar donateur worden als ze geen lid zijn geweest. Dit wordt beoordeeld door de leden. Donateurs hebben geen stemrecht. Wij zijn voor de particuliere schipper en die hebben het dus voor het zeggen.

Afvalbeleid.
Rebel heeft een rapport gemaakt en met de uitkomst kon de ASV niet verder in mee gaan, de uitnodiging die volgde vanuit het Ministerie borduurde voort op het rapport en men wilde nu samen met de sector bespreken hoe wij hier vorm aan gaan geven (uitgaande van het abonnementensysteem). De ASV wilde geen verantwoordelijkheid nemen voor dit beleid wat door ons niet ondersteund wordt en wij zijn toen uit het overleg gestapt. Het ministerie heeft ons toen gevraagd om mee te blijven doen met het overleg. Wij hebben toen gezegd dat we eerst met het ministerie in overleg willen om te kijken wat het ministerie nu wil met het afvalbeleid. Er is vrijdag 30 september een gesprek geweest en dat was een open, constructie gesprek. De ASV heeft verteld dat er iets moet komen wat van de hele binnenvaart zijn goedkeuring kan krijgen. Het vertrouwen moet terug en dat is helemaal naar het nulpunt gezakt door het veel te dure abonnementensysteem met veel te weinig vuilcontainers. Ook over het SAB is de binnenvaart niet tevreden, uit een poll in de scheepvaartkrant bleek dat ruim 80 procent niet tevreden was over hoe het SAB werkt. Dus afscheid nemen van het SAB in dit dossier. Het ministerie moet er dus voor gaan zorgen dat het vertrouwen weer terug komt. Havens moeten het huisvuil gratis innemen ook dat moet meer gestimuleerd worden. Het moet laagdrempelig worden, dus bv open containers of containers die met bv een bankpas geopend kunnen worden zodat ook de buitenlandse collega en de pleziervaart zijn vuil kwijt kan. Het ministerie heeft in de gaten dat ook Duitsland en België niet blij zijn met hoe het nu gaat met het huisvuil in Nederland. Dit bestaande systeem moet je zien als een verliespost. De vraag is moeten wij aanstaande dinsdag weer aanschuiven bij het overleg met de andere bonden en het ministerie. Wij blijven natuurlijk altijd zeggen dat huisvuil volgen het CDNI verdrag gratis moet worden opgehaald. Die afgesloten bakken zijn natuurlijk veel duurder dan open bakken, op sluizen kunnen makkelijk open bakken staan want sluizen zijn tegenwoordig allemaal afgesloten met hekken. Leendert Vissers zegt dat het heel goed was dat de ASV zich heeft terug getrokken van het overleg maar nu moet je weer aanhaken om het SAB weerstand te bieden. Fokke Wijkstra vind ook dat de ASV moet gaan, er is echt wel wat te winnen samen met het ministerie werken voor een oplossing totdat het internationaal is geregeld. Esther zegt dat een open systeem veel goedkoper is dus zet die open bakken weer terug op alle sluizen zoals het was. De zaal wil dat de ASV weer in het overleg stapt, willen geen abonnement, geen SAB die het gaat regelen, en als men afgesloten bakken wil gaan wij daar niet voor be-

talen. En zeggen dat het in strijd is met het CDNI verdrag. Voor Fokke is het nog niet helemaal duidelijk, gaan we nu voor open bakken of gaan we bv 1 euro per zak betalen? Ron Breedveld zegt, er zal wel niet gelijk een vast plan liggen dus we gaan eerst horen wat ze te vertellen hebben.

Greendeal
Leendert Korvink wil graag met de ASV praten, op 24 augustus zijn wij bij hem geweest. Het gaat over het meten aan de pijp van de uitlaatgassen. Hij heeft uitgelegd hoe het allemaal gaat werken, in oktober wil men gaan beginnen, er moet wel een apparaat komen om te meten maar die kost veel geld. Men heeft het over 20.000 euro en er komt geen subsidie voor. Maar men zegt dat de metingskosten terug moeten naar ongeveer 1800 euro, dus het gaat nog even duren voordat we zover zijn. Leendert Korvink komt in de voorjaarsvergadering er alles over vertellen.

Geluidseisen
In 1976 heeft men normen vast gesteld waar nieuwbouwschepen aan moeten voldoen als het gaat om geluidseisen. Deze zijn, stuurhut en woning 70 db, slaapkamer 60 db en machinekamer 110 db. In 2003 heeft men bedacht met een overgangstermijn dat alle schepen hier aan moeten voldoen. Uit vele rapporten blijkt dat de schepen van voor 1976 hier nooit aan kunnen voldoen omdat de kosten veel te hoog zijn als het al gaat lukken om er aan te gaan voldoen. Dat betekent dus dat alle schepen van voor 1976 gaan verdwijnen, bijna de gehele kleine binnenvaart. Nederland heeft van de CCR de opdracht gekregen om dit te gaan onderzoeken en om met voorstellen te komen. Er zijn verschillende mogelijkheden. Niets doen, dan blijft alles zoals de CCR heeft voorgesteld, geen optie. A1 varen, schepen die niet aan de geluidseisen kunnen voldoen mogen dan alleen A1 varen, dit is voor sommige natuurlijk wel een oplossing maar werkt in de praktijk niet voor vele schepen. Schepen beneden de70 meter mogen nu 18 uur varen. 70 tot 86 meter met matroos mogen ook 18 uur. Duitsland had voorgesteld om te kijken wat het ideale toerental is voor een schip om aan de geluidseisen te voldoen en dit is dan wat dat schip maximaal mag varen dit alles moet aangegeven kunnen worden met een tachograaf waarop de toerental is af te lezen. Ook geen ideale situatie. Eerst investeren en dan kijken of je de geluidseisen haalt is ook geen oplossing even als de Hardheidsclausule. De ASV zegt dat er geen harde bewijzen zijn dat de binnenvaart last heeft van gehoorbeschadiging. De Duitse CCR commissaris heeft in een schrijven aangegeven dat er geen schepen mogen worden uitgesloten omdat ze niet aan de geluidseisen kunnen voldoen. Dit moeten wij naar voren brengen en niet meegaan in allerlei compromissen. Wij hebben altijd gezegd wanneer er iets vernieuwd wordt op een schip dat dit dan aan de nieuwbouw eisen moet voldoen maar dat gaat voor de geluidseisen niet op. De investeringen zijn veel te hoog en vaak niet uitvoerbaar waardoor de gehele kleine binnenvaart dreigt te verdwijnen. Niet alleen de kleine binnenvaart kan niet aan de geluidseisen voldoen ook de nieuwbouw heeft grote problemen om aan de eisen te voldoen. Ook wordt er gekeken naar nieuwe meetprotocollen nu word er gemeten met 95 % van het vermogen dit word dan lager. Of dat de oplossing is is zeer twijfelachtig. Alle schepen dus ook de schepen van na 1976 worden gemeten dus het is afwachten of die dan ook door de nieuwe geluidseisen komen. Matthe Broeken zegt dat er toch ook wel eens gesproken is dat schepen tot 86 meter niet aan de geluidseisen hoefden te voldoen? Sunniva, Daar hoor je nu niets meer van maar ook de grotere schepen krijgen problemen. De regelgeving klopt niet dus moet worden aangepast. Jos Evens vind dat de Rijnvaartcommissarissen de sector beter moeten vertegenwoordigen in Straatsburg. Dat mag ook wel eens gezegd worden.

Kantoor
De ASV heeft het kantoor de afgelopen tijd helemaal opgeknapt, het was veel werk maar het ziet er weer prachtig uit. Dank aan vooral Paul en Maria Markusse en ook Ron Breedveld die hier mee bezig zijn geweest. Wij hadden een budget van 3000 euro en er is nog geld over. Het kantoor is nu weer klaar om te vergaderen en om mensen te ontvangen.

Rondvraag
- David Twigt, er zijn fietsvakantieschepen die misschien wel lid willen worden, ik heb dit wel eens vaker naar voren gebracht maar er is nooit iets mee gedaan. Roel Boermann antwoord dat deze schepen ongeveer de afmetingen hebben van een spits in het algemeen, die betalen ongeveer 300 euro dus ik denk dat dat het lidmaatschap moet gaan kosten voor deze schepen. Jaring Ruijtenberg vraag wat deze mensen verwachten van de ASV. Zij hebben met andere wetgeving te maken waar wij geen verstand van hebben. Sunniva zegt dat het bestuur daar over gaat nadenken als deze mensen zich aanmelden als lid.
- Jos vraagt of de ASV een abonnement kan afsluiten als vereniging bij de verschillende vakbladen die daar een abonnement voor willen dat is misschien goedkoper dan wanneer we allemaal individueel een abonnement moeten afsluiten. Sunniva antwoord dat ze het bij de Schuttevaer wel eens gevraagd heeft maar dat koste zoveel dat je net zo goed iedereen zelf een abonnement kan afsluiten.
- Leendert Visser vraag of er al eens is gekeken naar dat gedoe met de minimum lonen in Duitsland en Frankrijk. Doortje Grooten antwoordt dat dit bij het overleg met de Rijnvaartcommissarissen aan de orde is geweest. Het mag helemaal niet van Europa, er wordt aan gewerkt. Afgesproken is om dit jaar niet te handhaven.

PAUZE

De technisch voorzitter verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering. De voorzitter spreekt rede uit.

Zeesluis Terneuzen
De ASV is bij de Raad van State geweest voor het beroep dat wij hadden aangetekend tegen de besluitvorming rondom de nieuwe zeesluis. Wij wilden oa een spuikanaal. BLN had ook beroep aangetekend en enkele bedrijven daar in de buurt. Men heeft ons nogmaals aangehoord maar uiteindelijk hebben al onze argumenten van tafel geveegd. Er komt geen spuikanaal en ook geen extra ligplaatsen voor de binnenvaart. Joop Molenwijk zegt dat zelf de tijdelijke spuikanaal zoals die was gepland niet door gaat, men wil zolang mogelijk de middensluis blijven gebruiken als spuikanaal. Wij moeten Specifiek aantonen hoeveel schade er ontstaat wanneer er gestemd word om te spuien. Ook de bedrijven aan de wal zouden dat moeten doen. Er moet een meldpunt komen. Er zijn straks meerdere plekken waar gewerkt gaat worden met oponthoud. Martin van Dijk zegt dat het altijd goed is om cijfers bij te houden om de politiek te overtuigen.

Watertruck
De ASV is bijzonder verbaast over het project Watertruck, er is altijd gezegd dat er niet ingegrepen kan worden in de markt als wij daar om vroegen maar er mag wel met subsidie van Europa nieuwe bakjes in de markt gezet worden die met de bestaande binnenvaart gaat concurreren. Eerst wordt er gezegd dat er alleen

werk van de weg gehaald mag worden, nu heeft men het al over 50 % bestaand werk. Johan Muller zegt dat de BLN via ESO protest gaat aantekenen, Het CBRB doet ook mee. De ASV kan dit ook ondertekenen als jullie dat willen. Sunniva zegt, je moet nog maar afwachten of het gaat werken, er zijn al vele andere projecten gestart en die konden ook niet zonder subsidie. Als de subsidie stopt gaat de boel failliet maar dan heb je het wel weer in de markt. Je stoot wel een hele vervoerstak uit de markt en die kunnen dan ook niet meer het werk doen waar deze bakjes niet geschikt voor zijn en wat heb je dan gewonnen?

4 Shipping
Jan Snoeij, schipperszoon geeft een presentatie van de bevrachtingsapp 4 shipping. De nieuwe app zal niet de prijzen kunnen beïnvloeden maar wel meer inzicht geven in de markt. Nu bel je de bevrachter en die heeft meestal maar 1 reis voor je. Met deze app zetten bevrachters / verladers het werk op de app en kun je zien hoeveel werk er is. Doel is om het organiseren van vervoer eenvoudiger te maken in de hele keten. In de vrachtwagenbranche zijn ze daar al veel verder mee dit zou voor de binnenvaart ook zo kunnen werken. Computersystemen aan elkaar koppelen zodat alles vanuit de eigen computer van de verlader geregeld kan worden. Connossementen, douanepapieren, in en uitlosbewijzen, facturen alles kan via de app. Wanneer de verlader dit eenvoudig vanaf zijn eigen computer kan doen heeft hij geen bevrachter meer nodig wat de tussenhandel vermindert. Je kan verschillende groepen maken, huurschepen, vaste schepen en sportmarkt. De bevrachter geeft alle relevante gegevens door aan de app en de schipper kan hier op reageren. Pas wanneer er tot een akkoord komt moet de schipper 1% provisie betalen aan 4 shipping. Je kunt in de app niet zien wat er geboden word maar als het gemakkelijk is voor de verlader om werk op de app te zetten zal hij dat waarschijnlijk vaker doen en kun je zien wat de verlader betaald en is de tussenhandel er tussen uit. Er is al met veel verladers gepraat en er zijn er genoeg die er aan mee willen werken.

Frankrijk
De oogst is tegen gevallen, het vrachtaanbod is sinds juni heel erg laag. Dit gaat nog wel tot begin volgend jaar duren aldus de bevrachters. In het noorden is iets meer werk maar dat wordt voornamelijk door de grotere schepen weggevaren, al is daar ook minder dan normaal. De vrachten zijn 20 tot 30 procent lager dan we gewend zijn. De regio Parijs heeft nog steeds veel last van de naweeën van het extreem hoge water in het voorjaar. Vooral de bouw en de grond hebben daar last van. David Twigt merkt op dat de Hensie een week voor een sluis heeft gelegen omdat er niet genoeg water was. Maar eigenlijk was er helemaal geen watergebrek aldus de sluismeesters onderweg. Het lijkt erop dat VNF helemaal geen vervoer meer wil op de kleine vaarwateren. Peugeot vervoer wat perfect was voor over water naar de weg verplaatst omdat de VNF de kanalen niet onderhoud. !09 schepen per week deden dit transport. Ook hoor je nog steeds geruchten over subsidie aan vrachtwagens die het werk transporteren naar het grote vaarwater. Martin van Dijk zegt dat subsidie aan vrachtwagens pertinent wordt ontkend. Men wil wel subsidie aan de binnenvaart geven voor innovatie maar dan moet men de vaarwegen wel onderhouden anders heeft dit geen zin.

Agora
Sunniva gaat er niet al te uitgebreid op in, dat is al eerder gedaan. We hebben het overal neergelegd, van Europa mag het en in de 2e kamer komt een ronde tafelconferentie waar iedereen voor wordt uitgenodigd om te zien wat de mogelijkheden zijn. Verder gaat de ASV verladers aanschrijven voor een gesprek om te kijken hoe zij er over denken.

Videoboodschap Lutz Jacobi
Lutz Jacobi, woordvoerder in de 2e kamer voor de PvdA. Ze zegt dat er een rondetafelconferentie komt om te kijken wat de beste oplossing is om voor de binnenvaart een beter bestaansrecht te krijgen. Ook ziet ze geen rede om subsidie vanuit Europa te geven voor het ontwikkelen van nieuwe duwbakjes. Daar is niets nieuws aan. Wel is ze voor modelshift maar dan naar de bestaande binnenvaart. Ook voor het huisvuil moet een betere oplossing worden gevonden.

Presentatie Eric Smaling
Eric Smaling draagt de binnenvaart in de kamer een warm hart toe. Er zijn in maart volgend jaar weer verkiezingen, iedereen is bezig met zijn verkiezingsprogramma. Het is nu het moment voor de binnenvaart om te proberen in dat verkiezingsprogramma te komen. Zodat later de binnenvaart ook in het regeerakkoord kan worden opgenomen. Er is een motie ingediend om de CCR eisen niet te laten gelden voor schepen tot 86 meter. De SP staat er achter dat er aan wordt gewerkt om dit te realiseren. Sunniva vraagt waarom het ministerie altijd in alle staten is wanneer er vragen worden gesteld. Eric Smaling zegt dat niet te weten, de minister zegt wel ik draag de binnenvaart een warm hart maar laat dat niet echt zien. Er is een gebrek aan gevoel van urgentie naar de binnenvaart toe. Er is veel geld naar de weg gegaan, het is moeilijk om geld van de weg naar de binnenvaart te verschuiven. Sunniva, de minister zegt altijd dat Nederland wel wil in de CCR maar de andere landen niet maar dat is helemaal niet waar. De Duitse delegatie heeft gezegd dat er bij de geluidseisen geen schip mag verdwijnen maar Nederland wil weer een compromis. Terwijl ze gewoon Duitsland moeten steunen. Eric heeft ook niet het idee dat de minister haar best doet. David zegt dat dat er sinds 1975 nooit een minister is geweest die iets voor de binnenvaart heeft willen doen. Ron Breedveld zegt, de motie is in uitvoering maar de afgelopen jaren zijn er 3 moties aangenomen en er is er geen één in uitvoering. Leonard Dodewaard zegt dat jongeren geen idee hebben hoe het gaat in de binnenvaart, je moet jongeren enthousiast maken dat is belangrijk. David vraagt zou jij je kinderen adviseren om in de binnenvaart te gaan werken. Leonard, nee wij moeten het weer gaan creëren dat het leuk is om in de binnenvaart te werken. Sunniva stelt dat er door de geluidseisen eindelijk een beetje samenwerking komt tussen de verschillende bonden, dat is misschien een positief punt.

Rondvraag
Ron Breedveld, een lid van de ASV heeft een bekeuring gehad omdat zijn nieuwe Rijnpatent niet de kleur had die was afgesproken in de CCR. Nederland heeft het Rijnpatent blijkbaar de verkeerde kleur gegeven. Martin van Dijk zegt dit moet je even mee nemen in het overleg met de Rijvaartcommissarissen om te kijken wat hier aan te doen is.

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

Inkomsten IL&T

Ministerie van justitie zal voortaan een vast bedrag krijgen uit de begroting van het rijk en niet meer zelf afhankelijk zijn van de inkomsten uit boetes.

Dit, omdat er veel kritiek was op het beleid van een verplicht aantal boetes uitschrijven door ambtenaren van justitie. Dan vraagt de ASV zich af: hoe zit dat bij IL en T? Mogen die ook de boetes houden die schippers moeten betalen om hun begroting op orde te houden en verplichten zij ook hun ambtenaren tot het uitschrijven van een x aantal boetes? Indien dit zo is dan verklaart dat veel over de houding van IL en T tijdens de overleggen over het boetebeleid.

Meetbrief verlengen

Ik wil toch graag het volgende eens met jullie delen.
Omdat mijn meetbrief nog een jaartje geldig was en deze dus verlengt moest worden heb ik in Februari 2016 contact gezocht met het Ilent om het schip te laten meten en de meetbrief dus te verlengen.

Eerst krijg je al een overdreven lange computer aan de lijn met een keuzemenu, na 5 minuten krijg je iemand aan de telefoon van de desbetreffende afdeling. Je vertelt dat je belt voor het verlengen van de meetbrief, en krijgt als antwoord dat je dan de volgende werkdag tussen 10:00 en 12:00 moet terugbellen, want alleen in die 2 uurtjes functioneert hun agenda.

Zo gevraagd zo gedaan, netjes om 10:15 de volgende werkdag gebeld. Weer eerst dat computer-menu, weer 10 minuten verder, en we hebben iemand aan de telefoon. Naast je Europanummer, bedrijfsnaam en scheepsnaam wil die nog 1 ding weten om een afspraak te maken. Waar ben u over 8 weken, of over 10, of ergens daartussenin? Welke dag, tijdstip, plaats, en graag leeg schip. Als je ze dan verteld dat je hier geen zinnig antwoord op kan geven zijn ze stomverbaasd. Dat weet u toch wel ongeveer? Nee, ik vaar in de vrije markt dus elke week is een verassing. Maar zet u de afspraak maar over 8 weken (een maandagochtend) in Zwartsluis. ‘’oké, dan bellen we u nog even die vrijdag ervoor om te kijken of de afspraak door kan gaan’’(Ik weet het antwoord al dacht ik maar goed laat maar gaan)

8 weken later, vrijdagmiddag, telefoon. ‘’Klopt het nog steeds dat u maandag leeg ligt met uw schip in Zwartsluis?’’ Nee, ik ben onderweg in Duitsland, Over 2 weken ben ik weer terug in Nederland.

‘’Huh, maar hier staat dat u maandag in Zwartsluis bent?’’ Ja meneer, dat zei ik toen ook al dat dat een gooi in het diepe is. ‘’Oké, nou dit plant voor ons niet makkelijk schipper’’ (nee dat is mijn schuld zeker.....)

Goed, dan moeten we een nieuwe afspraak maken, waar bent u over 8 weken, of over 10 weken, of ergens daar tussenin, en leeg schip graag?’’ ……..kreun.

Na 3 nutteloze afspraken verder nam ik een reis aan naar Genemuiden, en daarna gepland een week klussen in Zwartsluis, mijn meetbrief verloopt onder tussen over 2 maanden dus moest nu wel snel actie ondernemen. Ik bel (serieus) 12:10 het Ilent op, om te vragen of ze geheel toevallig niet binnen nu en 2 weken een gaatje ergens hebben. Het antwoord, ja sorry meneer, afspraken maken kan alleen tussen 10:00 en 12:00 uur, (het was een vrijdag) dus u moet maandag maar even terugbellen. ‘’Is de desbetreffende meneer al naar huis dan om een afspraak te maken?’’ vroeg ik, Nee dat ben ik ook maar 12:00 uur is 12:00 uur. Het is nu inmiddels 12:20 (omdat ik weer zo lang in de wacht stond).

Maandagochtend, nieuwe poging, was de tijd bijna vergeten maar ik bel om 11:40 met het ilent, Na 10 minuten in de wacht werd ik doorverbonden met een andere afdeling, het antwoord: Ja het is nogal druk op de afdeling die u nodig hebt, kan ik een terugbel verzoek voor u maken? Ja dat is prima, hoor ik ze dan vanmiddag even? ‘’Nou dat kan ik niet beloven meneer, u wordt binnen nu en 5 werkdagen teruggebeld!!! ……..kreun.

5 werkdagen zijn om, intussen weer vrijdagmiddag, niemand gehoord, dus ga je zelf bellen om 15:00.....nee meneer, maandag kan het weer tussen 10:00 en 12:00.....!

Maandag eindelijk iemand aan de lijn, bij hele hele hele hoge uitzondering konden ze de maandag erop iemand in Zwartsluis laten komen. Ik zou vrijdag al vertrekken maar besloten er maar even op te wachten dan, moet toch echt een geldige meetbrief hebben.

Vrijdagmiddag weer telefoon, klopt het dat u DINSDAG in Zwartsluis ligt? Nee, maandag hadden we afgesproken? Nee hoor meneer, Dinsdag. Laat dan maar zei ik. Ga wel naar België.
En warempel....ineens maandag toch een plekje.

0930 maandagochtend komt er een mooie bus met oranje zwaailichten en alles erop en eraan bij het schip, mooie schone oranje jas aan, een vriendelijke iets wat oudere meneer komt de stuurhut in.
Meetbrief bekeken, geconcludeerd dat er niks veranderd is qua motoren, lengte of breedte van het schip. Er komt een speciaal gevormd liniaaltje tevoorschijn en zet heel netjes een streepje door de oude vervaldatum, nieuwe vervaldatum erbij gezet, stempel erop. Zo die is verlengd.

De vraag of ik ook een meetstok aan boord had, want hij had er geen. (waar kwam u ook alweer voor???) Heeft nog even snel de ijken opgemeten, terwijl de meetbrief al verlengd is 5 min terug? en komt weer in de stuurhut, Geeft nog een hand en zegt met een heel smerig gemeen lachje, ‘’Nou, u ziet de dikke rekening vanzelf wel weer op de mat verschijnen, gna, gna,gna.....! Waarom zit u nou zo stom te lachen vraag ik, vind u dit grappig? Even lacht ie weer en verteld doodleuk dat hij deze opmerkingen namelijk wel vaker kreeg dus hij het wel gewend was. Ik vraag hem nog even naar de manier en de wijze waarop we eindelijk eens een afspraak konden maken en zijn antwoord was dat dat nou eenmaal zo moet want ze hebben nog meer dingen te doen dan schepen meten. Het feit dat we een binnenvaartbedrijf zijn en niet 8 weken vooruit kunnen plannen kon het Ilent niks aan doen.

Heb gevraagd of ik ook ergens een klacht kan indienen, dat kon, een 0900 nummer, Maar hij zei weer met dezelfde grijns op zijn gezicht dat dit als particulier weinig zin heeft want ze schrijven het op, printen hem uit en gooien het direct en met dezelfde snelheid de prullenbak in. (letterlijk

gezegd)

Heb de factuur ondertussen binnen, 412 euro voor de meting, plus 157 euro voor het doorstrepen van de vorige vervaldatum en de met pen bijgeschreven nieuwe vervaldatum. 569 euro totaal.

569 euro, voor nog geen 30 minuten werk.....Ik heb echt het verkeerde beroep gekozen.

Als bijvoeging:

Deze controleur vertelde mij, dat het vanaf begin 2017 al verplicht wordt bij het maken van een nieuwe meetbrief (dus her motoriseren of verlengen) om 3 cm ''onder te ijken''.
En ze zijn ermee bezig, en dit ging volgens deze controleur zeker weten door, om deze regel ook toe te passen bij het verlengen van je meetbrief. Dus elk schip kan straks van bijvoorbeeld 2.50 diepgang naar 2.47. Absurd, ten eerste verloren tonnen. En je zou maar net die 1000 of 1050 ton op 2.50 kunnen laden. Heel je schip op vermaakt en gebaseerd. Kun je ineens +/- 18 ton achter laten (bij een 80 x 8.20 als voorbeeld) Val je misschien wel net buiten vele partijen en je schip wordt lastiger verkoopbaar.

Plus de bijkomende kosten voor het aanpassen van:
Meetbrief
Nieuwe ijken laten slaan
S.I.
Zone 2 moet dan waarschijnlijk ook weer 3 cm omlaag als je 30 cm onder je normale ijk mag laden.
Nieuwe zone 2 ijken

En waarom? Bij mijn schip als voorbeeld, uit 1963, gaat dit al 54 jaar goed, en nu wordt het ineens gevaarlijk?

ASV dient klacht in bij het ILT over boetebeleid

Betreft:
KLACHT betreffende boeteoplegging in het licht gezien van de aangenomen motie Nr. 119 MOTIE VAN DE LEDEN VAN HELVERT EN JACOBI
Betreft:
Bezwaar tegen buitenproportioneel hoge boeteoplegging
Betreft:
Bezwaar tegen korte termijnstelling beroepsmogelijkheid voornemen tot boeteoplegging

Op 14 december jl heeft de ASV een klacht ingediend bij het ILT (inspectie leefomgeving en transport) betreffende het handhaven van exorbitant hoge boetes in de binnenvaart.

Volgens de ASV legt hierbij de Minister, waarvan het ILT het uitvoerend orgaan is, de aangenomen motie van van Helvert (CDA) en Jacobi (PvdA) naast zich neer.

Aanleiding
In juni 2015 heeft de ASV tegen deze hoge boetes geprotesteerd omdat de boetes in de meeste gevallen niet in verhouding staan tot het eventuele economische voordeel wat een schipper zou hebben door het begaan van de overtreding. Ook heeft de ASV aangegeven dat een van de redenen om een hoge boete op te leggen de veiligheid zou kunnen zijn die aantoonbaar (ernstig) in het gedrang zou komen.
In een recent geval blijkt dat geen van beiden (een groot economisch voordeel en/of veiligheid die in het geding zou zijn gekomen) aan de orde is, maar is er wel een enorm hoge boete opgelegd aan een particuliere schipper van een klein schip.

Negeren aangenomen motie Nr. 119 MOTIE VAN DE LEDEN VAN HELVERT EN JACOBI
De betreffende motie:

- wijst op het feit dat er excessieve boetes worden uitgedeeld voor relatief kleine vergrijpen en die
- vraagt om, rondom de bemanningsen arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de ILT om zogeheten «anticiperend te gaan handhaven» en
- in overleg met de branche de regels te evalueren.

Deze motie is niet uit de lucht komen vallen. Het gaat er tenslotte om dat er geconstateerd wordt dat er onnodig zwaar gestraft wordt. Dit was voor de ASV de aanleiding om een officiële klacht hierover neer te leggen bij de ILT en contact hierover te zoeken bij de diverse politieke partijen. Zij zijn tenslotte partij in deze waarbij de aangenomen motie Nr. 119 niet uitgevoerd wordt.

ILT wast haar handen in onschuld
De ASV heeft in haar klacht erop gewezen dat de ASV (en diverse andere vertegenwoordigers van de binnenvaartsector) in een sectorbreed, door de ILT geïnitieerd, overleg al diverse malen heeft aangegeven dat de hoogtes van de boetes buitenproportioneel zijn.
De ILT heeft destijds geantwoord dat de Minister de enige verantwoordelijke hierin zou zijn. Echter, na enig doorvragen van de kant van de ASV heeft de ILT tijdens het overleg erkend dat de minister tot dit besluit is gekomen op voorspraak van de ILT. Daarmee heeft de ILT hier dus een grote verantwoordelijkheid in en op die verantwoordelijkheid spreekt de ASV de ILT aan.

Hoogte boete buitenproportioneel.
De ASV heeft een recent voorval aangegrepen om te protesteren tegen de hoogte van deze boete omdat in dit specifieke geval de gevolgen van het boetebesluit extreem groot zijn, gezien de verhouding t.o.v. het netto-inkomen varend op een klein schip. In bovengenoemde motie wordt er tenslotte vanuit gegaan dat er rekening wordt gehouden met de specifieke situatie, zie de vraag om «anticiperend te gaan handhaven».

De ILT wordt geacht te weten hoe de situatie is in de binnenvaart en zou kunnen weten dat we hier te maken hebben met een reeds gedurende vele jaren economisch slechte tijd. De ASV rekent de ILT zwaar aan dat men moet weten hoe enorm grote impact opgelegde boete van vele duizenden euro's heeft op het privé inkomen ingeval men te maken heeft met een V.O.F of een eenmanszaak, zoals in dit geval waarbij het bedrag van de boete rechtstreeks van het netto inkomen af gaat.

Verhoudingen zoek
Daarbij wil de ASV wijzen op de reactie van Minister Schultz op de aangenomen motie 119.
De Minister: "Daarnaast is er gekeken naar de boetebedragen en is er een wijziging op handen wat betreft matiging van 80% van het boetebedrag voor het niet naleven van de regelgeving voor de samenstelling van de bemanning door schippers die geen eigenaar zijn."

De ASV is ervan overtuigd dat het verschil tussen een werknemer in loondienst en een binnenvaartschipper met een bedrijf in de vorm van een niet-rechtspersoon (dus eenmanszaak of VOF) in wezen vergelijkbaar zijn. Tenslotte wordt in beide gevallen de boete volledig ten laste gelegd van het privé-inkomen. Daarbij is deze opgelegde boete o.i. buitenproportioneel.

Bezwaar tegen korte termijnstelling beroepsmogelijkheid voornemen tot boeteoplegging
In het schrijven betreffende het door de ILT genomen voornemen tot boeteoplegging stelt de ILT een termijn van 2 weken om een zienswijze kenbaar te maken. De ASV vindt dat hiermee geen recht gedaan wordt aan het feit dat eenieder de kans moet krijgen om op een redelijke wijze zijn eigen belangen te kunnen verdedigen. Twee weken is een veel te korte termijnre-

kening houdend met de omstandigheden van een varend schipper die slechts op beperkte momenten op zijn waladres in de mogelijkheid is post op te halen. Bovendien zou de betreffende schipper ook in de gelegenheid gesteld moeten worden om op een gedegen wijze informatie te halen en deskundigen te raadplegen en tenslotte om zijn/haar schrijven op papier te zetten en te versturen per post (zoals door de ILT geëist), wat ook niet bepaald bevorderlijk is voor de snelheid.

Ontmoedigingsbeleid om tegen boetes bezwaar aan te tekenen
Het feit bovendien dat de minister in haar antwoord betreffende motie 119 constateert dat
“Wanneer er bezwaar wordt ingediend blijkt dat in de meeste gevallen het boetebesluit in stand blijft.“ lijkt erop te wijzen dat ook het in beroep gaan tegen een besluit van de kant van de ILT uit ontmoedigd wordt, of de ILT in ieder geval kennelijk niet onder de indruk bent van eventuele argumenten.

De vraag bij de ASV leeft: is de ILT bereid te luisteren en beleid te herzien als dat redelijkerwijs aan de orde is? De ASV stelt daar haar vraagtekens bij.

Klacht
Daarom dient de ASV n.a.v. dit praktijkgeval een klacht in over de hoogte van de opgelegde boete en tegen de korte termijnstelling van de beroepsmogelijkheid tegen het voornemen tot boeteoplegging.
De ASV vraagt de ILT dringend op korte termijn te reageren en het handhavingsbeleid te herzien.

Hoe nu verder?
Gezien het feit dat al geruime tijd de ASV voor deze uitwassen gewaarschuwd heeft (zie “klopjacht op de binnenvaart”, juni 2015), er Kamervragen over gesteld zijn, een motie aangenomen is en het beleid niet wezenlijk verandert kan de ASV niet anders doen dan alles in het werk stellen om aan alle partijen duidelijk te maken wat de gevolgen zijn van het beleid van de ILT.

Inmiddels heeft de ASV te horen gekregen dat er wellicht sprake kan zijn van een hoorzitting. Daar heeft de ASV weinig vertrouwen in, gezien de ervaring die we hebben met een organisatie als RWS, waarbij de slager haar eigen vlees keurt. Een hoorzitting zal nauwelijks iets toevoegen, de feiten lijken ons duidelijk.

Politieke stappen zijn noodzakelijk
Daarom heeft de ASV stappen gezet richting de politieke vertegenwoordigers en specifiek richting de partijen die de motie hebben ingediend. Vanuit de PvdA (Lutz Jacobi) heeft de ASV daarover al een positief bericht ontvangen.

De ASV heeft inmiddels de indruk dat een verandering alleen kan plaatsvinden via de politieke weg, de ILT blijkt doof voor argumenten.

Sunniva Fluitsma

Naschrift:

De Scheepvaartkrant heeft bij ILT nagevraagd hoe zij hiertegenover staan. De reactie was: De reden om de boete voor bemanningstekort te verhogen per 1 juli 2015 was dat de oude boete niet in verhouding stond met het economische voordeel dat behaald kan worden door met een bemanningslid te weinig te varen. De woordvoerster: “Dat leidde tot calculerend ondernemersgedrag”.

Deze uitspraak is goed te weerleggen. Waarom krijgt dan juist zo’n schip van 600 ton zo’n boete? Die kan nooit zo’n groot economisch voordeel hebben.

Maar bij een rederij worden de boetes (het zijn werknemers) met 80% verlaagd, waarbij de eigenaren die boetes over het algemeen vergoeden. Zie daar de rechtsongelijkheid: de (kleine) particulier krijgt huizenhoge boetes en een grote rederij met veel economisch voordeel (veel grotere schepen) krijgt de lage boetes (slechts 20%).
Pikant detail is dat deze hoge boetes tot stand zijn gekomen na overleg tussen ILT en “een aantal binnenvaartbedrijven”. Dus de bonden zijn er niet bij betrokken geweest, behalve CBRB die volhoudt dat met hen alleen over passagiersvaart gesproken zou zijn.
Nu weten wij dat ILT ook met een aantal grote rederijen convenanten hebben afgesloten waarbij deze niet, net als andere particulieren steekproefsgewijs gecontroleerd zullen worden. Dat geeft te denken

Foto: Sunniva Fluitsma

Huisvuilafgifte in Havens

Zo kan het ook
In het Zuid-Franse Villefranche (bij Lyon) is het voor de schippers goed geregeld. Daar staat bij de trap naar de kade een groot bord waar precies aangegeven staat welk type afval men waar kan laten. Gescheiden inzameling dus, en dat bij een haven waar geen havengeld betaald hoeft te worden. Was hier een CDNI akkoord voor nodig of gaat het er vooral om het milieu zo min mogelijk te belasten?

Inventarisatie Nederlandse havens
Tijdens het huisvuiloverleg werd afgesproken dat er geinventariseerd zou worden in welke havens men het huisvuil kwijt kan en hoe. Hoewel de ASV het ministerie heeft geadviseerd ook (of juist) de schippers hiervoor te benaderen is deze weg niet gekozen. Men heeft nu een vragenlijst naar de havens gestuurd. Maar ontvangt bijvoorbeeld Medemblik zo'n vragenlijst, die maar liefst 40,- vraagt aan een spits voor een overnachting (ook als je door wind niet over het IJsselmeer kan). En zal men dan zo'n lijst invullen waarop duidelijk wordt dat daar voor het hoge havengeld geen enkele service tegenover staat?

De vraag wordt dus: Zijn de antwoorden representatief? Welke haven zal zo'n lijst invullen en welke niet? En wat zullen dan de conclusies zijn die uit zo'n inventarisatie getrokken kunnen worden?

Haven van Rotterdam vraagt reacties van schippers.
Na een beperkte inventarisatie onder de denktankleden van de ASV blijkt dat de haven van Rotterdam goed scoort op het gebied van de huisvuilafgifte mogelijkheden.
Maar mochten er opmerkingen zijn over ontbrekende bakken dan wel volle bakken dan vraagt de haven van Rotterdam dringend aan de schippers het hen te laten weten.

Betrokkenen kunnen dit persoonlijk melden aan het Haven Coördinatiecentrum bij (010 2521000) of mailtje naar klachtenbuitenruimte@portofrotterdam.com.

Wij sluiten ons helemaal aan bij de slogan van de port of Rotterdam:
Op naar schone omgeving en haven!

Panteia: Negatieve modal shift in Friesland

De vervoersstromen naar diverse Friese havens zullen kostenstijgingen ondervinden als gevolg van de verminderde beschikbaarheid van kleinere scheepseenheden. Mogelijk leidt dit tot een verschuiving van vervoer per binnenvaartschip naar vervoer per truck, een zogenaamde negatieve modal shift.

Panteia heeft dit onderzocht voor alle stromen van en naar de provincie Fryslân.

http://www.drachtstercourant.nl/files/2017/01/Bijlage-Ruimtelijke-Economische-Analyse-naar-Havens-en-Vaarwegen-in-de-provincie-Frysla%CC%82n.pdf Paragraaf 3.1

Overzicht feiten mbt situatie binnenvaart

De Banken de EVO en de Minister

RABObank OP Koers: 2012:
- "je ziet dat mensen voor regulier onderhoud van hun schip al bij de bank aankloppen"

ING 2012 Herstelpad binnenvaart loopt vertraging op :

Binnenvaartmarkt functioneert niet goed:
- **Slechte onderhandelingspositie** binnenvaart tegenover de opdrachtgever
- **Groot ondernemersrisico:**
- lage vrachtprijs, ladingonzekerheid, waardedaling schip
- Ondernemersrisico voor binnenvaartbedrijven staat niet in verhouding tot de **marktmacht**
- Capaciteitsgroei en zwakke vervoersvraag leiden tot **uitblijven duurzaam herstel**

ING: "**voorspelbaarheid binnenvaart afgenomen**:
- De economische omgeving verandert sneller
- De waterstanden van de rivieren fluctueren meer
- Grotere schepen zorgen voor een kleiner bereik en beperktere diepgang
- Grotere zeeschepen zorgen voor piekbelasting in de havens"*

(Bron: herstelpad binnenvaart loopt vertraging op (ING 2012))

ING 2013 Herstel Binnenvaart uit zicht:
- Er worden nog steeds casco's afgebouwd en in de vaart gebracht
- Veel oudere schippers/eigenaren blijven om financiële redenen doorvaren waardoor het opvolgingsprobleem wordt uitgesteld
- **Faillissementen dragen niet bij aan krimp van de vloot** maar leiden tot een vicieuze cirkel
- Omdat vrijwel uitsluitend **kleine, oude schepen worden gesloopt blijft schaalvergroting druk uitoefenen op de markt**

CBS 2015 : "Meer lading, maar omzet blijft achter."
ING herstelpad binnenvaart loopt vertraging op (maart 2012):
- Als **zelfregulering niet werkt is inmenging van de overheid een voorstelbaar alternatief.**
- **Denkbaar is dat er een 'bodem' in de markt wordt gelegd**

"(dit ligt echter gezien de tijdgeest van liberalisatie niet voor de hand)"

EVO: wij hebben ervoor gezorgd dat de verladers 1 miljard uitgespaard hebben aan kosten van binnenvaartvervoer (2014)

Minister Schultz: de binnenvaart moet meer samenwerken. Maar….het doel mag NIET zijn een hogere prijs te bedingen voor het vervoer.

"In overleg met bank kwam er de volgende opdracht: pak alles maar, we zien wel waar het schip strandt." > "Rente-varen: banken eisen dat."

Een crisis is volgens het woordenboek:
- een beslissend stadium
- een keerpunt
- Een tijdelijke welvaartsdaling

Hoe tijdelijk is tijdelijk? Zonder uitzicht op een werkelijke verbetering is dit de nieuwe realiteit.

Als dit de nieuwe realiteit is zal er een **structureel beleid op gezet moeten worden door de landen en door Europa. Hoe moet dat nieuwe beleid er dan uitzien?**

Wat is er gebeurd om de crisis aan te pakken?

Een greep uit ondernomen acties In willekeurige volgorde

- Crisisaanmelding (Nederland en België)
- Aanstellen Binnenvaartambassadeur
- In werking stellen Transitiecomite
- Enquête SP: De schipper aan het woord
- Stilleggen schepen in België (en deels Frankrijk en Nederland)
- Demonstratie schippers in Brussel
- Gesprekken met Europese Commissie DG MOVE over de crisis
- Voorstel oplegregeling
- Voorstel sloopregeling
- Plan aanpak economische situatie: ASV/ Ons Recht-Notre Droit/ La Glissoire
- Enquête Ons Recht-Notre Droit en ASV
- Ronde tafel conferenties (Europees en nationaal)
- Vele rapporten: Nijenrode, RABO Bank, ING bank, Universiteit Antwerpen, binnenvaartambassadeur etc.
- Crisisberaad
- Schippersraadplegingen
- EUBO opgericht
- KredietUnie opgestart
- Koninklijk Besluit verbod beneden de kostprijs te vervoeren
- Wet ingesteld verbod vervoeren voor dumpingtarieven (België)
- (Veel) vragen in de Tweede Kamer om actie van de minister
- **Internationale Schippersactie in Brussel** in 2012 door Ons Recht-Notre Droit, La Glissoire en ASV , waarbij we vragen om crisisaanmelding, Europees Vervoersbeleid en verbod om beneden de kostprijs te vervoeren.

Voorstellen/ Oplossingen?

ING 2013 Herstel Binnenvaart uit zicht: ING pleit voor een "warme"sanering vermindering van 200-250 schepen van 2.000 ton (om de druk van de markt te halen)"
(omdat dat beter zou zijn voor de binnenvaartsector, de banken en de overheid dan een koude sanering.)

Transitiecomite 2013
Pleit voor een sloopplan voor ongeveer 200 schepen a 2.000 ton (via petitie aangeboden)
Reactie ASV aan de Tweede Kamer op het voorstel van een (warme) sanering van de vloot:
1. de overcapaciteit blijft zitten in de markt waar hij nu ook al zit : de grote schepen.
2. Je vernietigt een heel (essentieel) segment schepen.
   - De kleinere (beneden 2.000 ton) zijn of worden al gesloopt, dan neem je nu ook de 2.000 tonners, dan bestaan er binnenkort alleen schepen boven de 2.000 ton, de maat die momenteel het minst rendabel is, dat is slecht voor de hele sector
3. Er is geen draagvlak voor: Schippers gaan daar niet weer voor opdraaien.

Oordeel **schippers: Voorstel crisisberaad** juni 2009 Doel:
- Herfinanciering voor binnenvaartbedrijven die niet in staat zijn door technische oorzaken hun bedrijf voort te zetten
- Uitgangspunt: failleren en veilen van binnenschepen voorkomen,
- Tegenprestatie eigenaren: nemen deel aan "schepenpools",

(met het oogmerk in crisistijd tot kostenreductie te komen en/of tijdelijk vraag en aanbod van scheepsruimte en lading beter op elkaar af te stemmen).

Reactie schippers op het Crisisberaad Binnenvaart
Verkeerd bezig:
63.4% 719 tem(men)
Nergens voor nodig
21.4% 243 stem(men) op:
Goed bezig:
15% 171 stem(men) op:
Totaal aantal stemmen:
1133

EUBO
Doelstellingen.
- Positie van de binnenvaartondernemers in de markt verbeteren door krachten te bundelen
- Professionalisering
- Vergroening
- Transparantie
- Kwaliteit

Werking van de coöperatie
- Voor en van binnenvaartondernemers
- Zekerheid van minimum inkomen
- Gedeeltelijke vrijheid gewaarborgd

Koers bijstellen

Voorwaarden samenwerken: aansluiten bij de wet van België
- bepaalt dat er sprake is van vrije marktwerking maar
- **het is verboden een schip in gebruik te nemen of in gebruik te geven voor een ongeoorloofd lage prijs**

Resultaten enquête "de schipper aan het woord"

Vraag 10: Heeft de huidige economische crisis merkbare gevolgen op uw werk of inkomsten?
- (Sterk) negatieve gevolgen 91,6%
- Neutraal / geen gevolgen 7,7%
- (sterk) Positieve gevolgen 0,7%

18. Ik vind dat **er (tijdelijk) bodemprijzen** voor vrachtmoeten worden ingevoerd.
- (Zeer) mee eens 68,7%
- Neutraal 14,5%
- (zeer) Mee oneens 16,8%

21 Ik vind dat **nieuw afgebouwde schepen** voorlopig **niet op de markt** moeten komen.
- (Zeer) mee eens 71,3%
- Neutraal 17,6%
- (zeer) Mee oneens 11,1%

19. Ik vind dat er (tijdelijk) een systeem van **poolvorming** moet worden ingevoerd.
- Mee eens/ Zeer mee eens 22,8%
- Neutraal 28,2%
- (Zeer) mee oneens: 48,9%

24a. Ik vind dat het mogelijk maken van vervroegde **pensioenen** (deels) betaald zou mogen worden uit de fondsen voor de **sloopregeling.**
- (Zeer) mee eens 55,4%
- Neutraal 21,0%
- Mee oneens 23,5%

26. Ik vind dat er **geen** (nieuwe) **staatsgaranties** mogen worden afgegeven voor nieuwbouwschepen **> 2000 ton.**
- (Zeer) mee eens 79,3%
- Neutraal 9,9%
- (zeer) Mee oneens 10,8%

De Binnenvaart en Europa
Het Verdrag van Rome (oprichting Europese Economische Gemeenschap 1957) er van sprak dat maatregelen op het gebied van
- vrachtprijzen en
- vervoersvoorwaarden mogelijk zijn

waarbij men rekening moet houden met de economische toestand van vervoersmodaliteiten?
- Dat hiervoor flankerend Europees vervoersbeleid noodzakelijk is?
- **Passende maatregelen ten tijde van ernstige marktverstoring** (bijv. structurele overcapaciteit) mogelijk zijn door artikel 7 van de Richtlijn 96/75/EG?
- Verzoeken om passende maatregelen van Nederland (2009) en België (2013) niets hebben opgeleverd?
- Deze verzoeken mede niets hebben opgeleverd vanwege het ontbreken van in de jaren '90 toegezegde
  - **capaciteitsmonitoring en**
  - **flexibele Oud-voor-Nieuwregeling**
- Er tientallen, door binnenvaartschippers betaalde, miljoen in een Europees sloopfonds (reservefonds) zitten waar al jaren over vergaderd wordt hoe deze gelden besteed kunnen worden?

Voorstel aanpak crisis in de binnenvaart
- ASV,
- Ons Recht-Notre Droit en
- la Glissoire

presenteren in 2012 een **voorstel** aan de Europese Commissie (en aan de landelijke politiek)

Mogelijke Maatregelen gericht op de markt.
- Buiten bedrijf stellen van bestaande overcapaciteit *(dit kost echter veel geld en is geen structurele oplossing zonder flankerende maatregelen. Er is geen draagvlak om dit door de schippers te laten betalen)*
- Het voorkomen van nieuwe, nieuwbouwtonnage.
- Het invoeren van een vorm van markttransparantie,
- een verbod om onder de kostprijs te vervoeren,

De oprichting van een (Europese) observator voor de vrachtprijzen

Doel:een beter evenwicht van marktmacht tussen vraag- en aanbodzijde, door

Middel: Door **controle** op de exploitatiekosten in verhouding tot de vrachtprijzen, *dit zonder afbreuk te doen aan de wetgeving. Inspelend op de reeds bestaande regelgeving in Europa waar er sprake is van een verbod van vervoer onder kostprijs (zie o.a. wet Durant betreft vervoer over de weg)*

Geschiedenis

1931: Noodtoestand uitgeroepen voor de Nederlandse schipper
"Samenvattend meent de onderzoekscommissie te hebben vastgesteld:
- Dat de economische toestand der particuliere binnenschipperij zo ongunstig is, dat voor vele schippers

van een **noodtoestand** kan worden gesproken;
- Dat in verband hiermede het vraagstuk der **individuele steunverlening** acuut is geworden;
- Dat de ongunstige economische toestand van het bedrijf gedeeltelijk aan **structurele** wijzigingen van het vervoerapparaat is te wijten;
- Dat daarnaast **de tonnage te snel is toegenomen,** rechtstreeks door te grote aanbouw, en indirect door grotere omloopsnelheid (gebruik van motor of opduwmotor);
- Dat overigens **de economische crisis** tot een algemene inkrimping van het vervoer heeft geleid, waardoor de binnenschipperij in het bijzonder zwaar is getroffen;
- Dat het, teneinde het bedrijf onder de huidige depressie zoveel mogelijk in stand te houden, **wenselijk is een evenredige verdeling** van de daarvoor beschikbare goederen te bevorderen;
- Dat deze verdeling **niet langs organisatorische weg is te bereiken** en dat derhalve een **wettelijke regeling** daarvan dient te worden ingevoerd;…....."

Van Hulten, (destijds) staatssecretaris
- wilde in 1975 de Evenredige Vrachtverdeling afschaffen
- werd geconfronteerd met schippersacties
- zei in 2003:

"ik zou de beurs nu nooit meer hebben afgeschaft, de vrije markt is ook niet alles"

(bron: radioprogramma door Johan Dibbets bij de VPRO "het spoor terug" (OVT) over de geschiedenis van de Noord-Zuid route)

Samenwerken:
Minister Schultz: *"de binnenvaart moet beter gaan samenwerken"* Maar….het doel mag NIET zijn een hogere prijs te bedingen voor het vervoer (red)

Rapport Ministerie IenM 23 maart 2015

Uit: Rapport Nijenrode:
- "Dit betekent niet dat je tegen een grote groep ondernemers kunt zeggen: "Jullie moeten samenwerken"….. Als individu kun je niet kiezen voor het collectief. Het collectief bestaat niet totdat het bestaat. "
- **"Coöperaties als NPRC en PTC zijn meer bevrachtingskantoor** aan het spelen dan dat ze het belang van de schepen vertegenwoordigen."
- "Schippers blijven los varen omdat de coöperaties die er zijn, niet werken"

Voorstellen ter verbetering
- Stoppen met beïnvloeding van de markt door extreme uitstel van betaling rente en aflossing
- Een verbod om beneden de kostprijs te vervoeren.
  - maatregelen betreffende de kostendekking en
  - vervoerscondities.
- De beloofde markttransparantie tot stand brengen.
- Een goed presterend marktobservatie systeem invoeren*.
- Failliete schepen alleen terug in de markt brengen in functie van capaciteitsbeheersing.
  - Dus een tijdelijke stilligregeling georganiseerd door banken.
- De (alle) maatschappelijke kosten van transport moeten doorberekend worden aan de veroorzaker ervan (Europees)

* dat de capaciteitsontwikkeling kan voorspellen, maar ook over de juiste middelen beschikt om aanpassingen door te voeren om verdere structurele overcapaciteit te voorkomen

Grote bevrachters zijn:
- Imperial (in Zuid-Afrika beursgenoteerd; omzet 6,6 miljard in Jun11),
- Rhenus (dochter van Rethmann; 9,3 mrd euro omzet in 2010),
- Peterson (omzet onbekend; netto winst PPF Participatie Fonds 13.5 miljoen in 2010) en
- CFNR (omzet 179 miljoen in 2008; dochter van ArcelorMittal; 58 miljard omzet in 2010). *Met veel onafhankelijk opererende bevrachtingskantoren veel invloed hebbend op de markt.*

Vervolg Rondetafelgesprek markt en Beprijzing

Naar aanleiding van dit gesprek kwam er reactie door een van de medesprekers naar de ASV. De vraag was:

"Interessant is hetgeen u als uitgangspunt neemt in uw eerste stelling: namelijk dat verladers en/of bevrachters 'misbruik maken van een machtspositie'. Dat is op zich natuurlijk verboden en daartegen zou de ACM of Europese Commissie dan moeten optreden.

Heeft u in dit kader overwogen om bij ACM en/of de Commissie een formele klacht in te dienen?"

Ons antwoord was:

Wij hebben inderdaad een klacht ingediend bij (destijds) de NMA. Zie bijlage. Daaruit zijn gesprekken voortgekomen. Het antwoord was dat het er niet toe deed hoe wij gemangeld worden zolang de consument maar minder betaalt is alles geoorloofd.

Wel is het zo dat in het veleden in de Kamer behoorlijk kritisch is gereageerd op de houding van de EVO. Maar tot enige actie daaromtrent is het nooit gekomen.

Ook bij de Europese Commissie hebben we dit mondeling diverse malen aan de orde gesteld maar dan alleen in een gesprek, niet met een officiële klacht. Dat zou misschien wel een optie zijn.

In ieder geval heeft ook de Europese Commissie (DG MOVE) naar ons toe altijd iets gehad van `de markt moet zijn werk doen en alles wat je vraagt is ingrijpen in de markt`. Behalve dan met het AGORA voorstel.

Wel is er door Erik Meijer in de Europese Commissie destijds vragen gesteld omtrent deze gang van zaken.
Bijgevoegd een eerste versie van een van die vragenlijsten

1. Is het de Commissie bekend dat kleine bedrijven in de binnenscheepvaart die niet langer een toereikend gezinsinkomen kunnen verdienen of zelfs met verlies werken, mede als gevolg van een afnemend aanbod van te transporteren goederen en sterk dalende prijzen die de aanbieders van ladingen wensen te betalen, en dat als gevolg daarvan het voortbestaan van dit milieuvriendelijke vrachtvervoer, dat vooral plaatsvindt op grensoverschrijdende rivieren en kanalen tussen Nederland, België, Frankrijk en Duitsland, ernstig wordt bedreigd ?

2. Beseft de Commissie dat voor het behoud van deze binnenscheepvaart niet kan worden volstaan met regelingen voor het tijdelijk of blijvend uit de vaart nemen van schepen, met maatregelen die door de bedrijfstak zelf moeten worden bekostigd of met het EU-actieprogramma Naiades dat is toegespitst op een beter imago, verruiming van de infrastructuur, 'best practices' en innovatie ?

3. Herinnert u zich dat het stelsel van evenredige vrachtverdeling (toerbeurt), met gereguleerde toewijzing en prijzen, in 1999 verdween door de verwachting van continue onbeperkte economische groei en het streven van de EU om regelingen die zo'n groei zouden kunnen belemmeren op te ruimen ?

4. Kan de Commissie bevestigen dat hoofdstuk V van het EU-verdrag (waarin art. 74 bepaalt dat maatregelen op het gebied van vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden rekening moeten houden met de economische toestand van de vervoerondernemers), Verordening (EG) nr. 169/2009 (waarin art. 2 uniforme regels voor vervoerstarieven toestaat) en de Dienstenrichtlijn (die transport uitzondert) het aan de EU-lidstaten in beginsel toestaan om een stelsel van bodemtarieven te ontwikkelen en te hanteren, waardoor de schippers niet langer genoodzaakt zijn om werk te verrichten tegen een te lage betaling ?

5. Kunt u bevestigen dat de Belgische wet Durant (nr?....) reeds voorziet in de mogelijkheid van bodemprijzen, terwijl de Franse wet no. 2001-43 van 16-1-2001 inzake 'Diverses dispositions d'adaptation du droit communautaire dans le domaine des transports' vervoer tegen een lagere prijs dan de kostprijs verbiedt ?

6. Op welke wijze bevordert de Commissie dat de EU-lidstaten maatregelen kunnen nemen om de druk op de schippers om tegen te lage prijzen te werken tegen te gaan? Op welke wijze maakt u het mogelijk dat zulke maatregelen ook betrekking kunnen hebben op staatsgrensoverschrijdend vervoer?

De antwoorden zullen ongetwijfeld nog wel te vinden zijn, maar het laat zich raden…..

De betreffende brief uit 2009 aan de NMa (Nu ACM) luidde:

Rotterdam, 25 mei 2009
Betreft geconstateerde marktverstoring.

Geachte dames/ heren

Dit schrijven is tot u gericht in de hoop wat meer duidelijkheid te verkrijgen over de werkwijze van uw organisatie. U heeft immers bij monde van mevrouw Serlie-Stoltze tijdens het Forumdebat betreffende eventuele crisismaatregelen voor de binnenvaart aangegeven dat u altijd tot overleg bereid bent.
Het verbaast ons namelijk steeds vaker dat er met name in onze bedrijfstak, de particuliere binnenvaart, nogal wat onbegrip bestaat omtrent het functioneren van de NMa.

Met name bij de oprichting van de nieuwe groepering 'het gilde der eigenaren van beunschepen' bleek er een grote angst te bestaan dat hun optreden om de onrendabele vracht- en huurprijzen in die sector aan te pakken tot maatregelen van uw zijde en zelfs tot een verbod aanleiding zou worden.

Ook laatstelijk tijdens het door weekblad Schuttevaer georganiseerde Forum haastte de EVO-vertegenwoordiging zich met het opvoeren van de NMA als de grote boeman zodra er iets aan de, inmiddels in bijna de hele sector binnenvaart gangbare, onderbetaling van diensten gedaan ging worden.

Aan de uitspraken en dreigementen van de EVO gaan we ons minder gelegen laten liggen, daarentegen hopen we wel van u als NMa wat meer duidelijkheid te verkrijgen.

Destijds in 1993 heeft de staatssecretaris van Economische Zaken, mevrouw Yvonne van Rooy, de schippersbeurs onwettig verklaard met als argument de zogeheten horizontale prijsbinding.
Het betrof toen de door de schippers gerunde Toerbeurt Noord-Zuid.
Later werd evenwel ook de, onder verantwoordelijkheid van de overheid vallende, Evenredige Vrachtverdeling op dezelfde gronden aangepakt.

Een en ander met voorbijzien van de mogelijkheden in de transportsector zoals in het Verdrag van Rome omschreven en ook zonder rekening te houden met de EEG verordening 1017/68.

Afgezien van het bovenstaande hebben wij altijd de indruk gehad dat de NMa moet signaleren of er binnen Nederland marktverstoringen optreden door het maken van prijsafspraken of andere vormen van invloed op de markt door groeperingen met gelijke belangen. Om uiteindelijk een oordeel te vellen en zo nodig maatregelen te nemen.

Prijsafspraken en feitelijke gedragingen die een duidelijke invloed op de markt hebben worden door de NMa aangepakt wordt ons altijd voorgehouden.

In feite willen wij uw aandacht voor de verstoringen in de vervoersmarkt droge lading binnenvaart zoals die er nu voorstaat.

Naar onze mening doet het er niet toe of de verstoringen nu het effect hebben van prijsopdrijving dan wel het tegengestelde daarvan. U bewaakt de vrije concurrentie.

Het handelen van met name de aangeslotenen bij de Eigen Vervoerders Organisatie geeft in deze te denken. Er zullen geen duidelijke richtlijnen ter tafel liggen maar de collectieve gedragingen van de EVO-leden leiden ertoe dat overal in de zogeheten vrije vervoersmarkt de betaalde vrachtprijzen ver onder de kostprijs liggen.

Iedere vervoerder die de euvele moed heeft om de te vervoeren lading te weigeren vanwege de te lage vrachtprijs loopt het risico van uitsluiting voor korte of langere tijd van verdere aanbiedingen.
De makelaars in scheepsvrachten, doorgaans de intermediairs voor EVO maar ook voor de zeehavenverladers maken zich, al dan niet gedwongen, aan gemelde praktijken schuldig.

Als dit geen concurrentievervalsing is dan verzoeken wij u vriendelijk ons eens uit te leggen wat u daar dan wel onder verstaat. Of de makelaars dit uit eigen beweging doen of in opdracht van de verlader doet hier niet ter zake.
Feit is dat er pas weer vervoerd mag worden als de veel te lage prijs en dikwijls ook oneigenlijke voorwaarden worden geaccepteerd. Conditio sine quoi non in praktijk gebracht.
Ons verzoek aan u is duidelijk:

Is de NMa bereid om de feitelijke gedragingen van de aanbieders van vervoer van droge lading over water aan een nader onderzoek te onderwerpen en bij gebleken verstoring van de werkzame markt handelend op te treden?

Indien u hieromtrent, om wat voor reden ook, afwijzend beschikt dan kunnen wij als vervoerders dit alleen maar zien als een vrijbrief om collectief, hoe dan ook, renderende vervoersprijzen af te dwingen.
De wetgeving is voor alle Nederlandse burgers en ook bedrijven gelijkluidend, althans dat behoort zij te zijn.

Wij rekenen op een spoedig en duidelijk antwoord op dit schrijven.
Hoogachtend namens de ASV,

Het bestuur

Wij hopen u voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Nautisch

Alweer inkrimping schuttijden voor de binnenvaart – Vervolg

In de nieuwsbrief van december schreven wij over de inperking van de schuttijden van de Buitensluis Schiedam. Na telefonisch contact met de gemeente is toegezegd dat de tijden ongewijzigd blijven tot april.

Nu begrepen wij dat niet alleen de schippers in verweer waren gekomen, maar ook de glasfabriek in Schiedam.

De glasfabriek in Schiedam sluit echter per augustus 2017 (aldus Het Journaal). Dit kost de kleine binnenvaart ca. 100.000 ton aan transport per jaar. De glasfabriek sluit uit bedrijfseconomische redenen; mogelijk wordt een deel van de productie verplaatst naar Leerdam of Maastricht.

Bij ons is niet bekend of dit nog effect zal hebben op de schuttijden van de Buitensluis. We blijven het nauwlettend in de gaten houden.

Uw melding RWS

Even wat correspondentie met RWS.

Uw melding
Datum 2-12-2016
Waar ik mij aan stoor is dat we nu al geruime tijd bezig zijn met de ledverlichting op sluizen en bruggen met name in het noorden. We zijn nu zo'n kleine twee jaar bezig en geef regelmatig afwijkende storende verlichting door aan RWS en via KSV BLN, maar de resultaten zijn en blijven diep triest qua uitvoering. En we hebben schijnt ook nog steeds niets geleerd hiervan want zoals op de nieuwe brug te Dorkwerd staan gewoon wederom zeer verblindende verlichting als ook op de recent gerefitte Lorenztssluizen is het nog steeds een drama of te wel er is NIETS gebeurd.

Wanneer gaat de RWS die beloofde dat er verbetering zou komen mits wij schippers het aan zouden geven eens iets uitvoeren of moet er eerst weer een groots kranten artikel geplaats worden!!!

aanvulling nav telefoongesprek:
Mijn klacht gaat over de rode en groene ledverlichting op de bruggen en sluizen van Rijkswaterstaat. Vooral als deze tegelijk branden is het effect verblindend. Ik heb contact gehad met Eddie H. van Rijkswaterstaat, over de brug bij Dorkwerd. Hij geeft aan dat Rijkswaterstaat nog niks aan deze verlichting kan doen omdat de aannemer de brug nog niet heeft overgedragen.

Mijn dringende verzoek aan Rijkswaterstaat is om iets te doen aan de te felle verlichting, specifiek aan de brug bij Dorkwerd en de Lorentzsluizen.

Wij hebben uw bericht in goede orde ontvangen. U ontvangt binnen 10 werkdagen een antwoord van ons.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Met vriendelijke groet,

Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Onze reactie
Datum 18-1-2017
Dank voor uw melding en onze excuses dat de reactie wat later komt dan gebruikelijk.
Wij begrijpen dat er inmiddels telefonisch contact is geweest met u over de Lorentzsluizen.

Het onderstaande bericht geeft antwoord op de vraag over de Dorkwerderbrug.

Drachtsterbrug Harinxmakanaal

Brug Ritsumazijl H,Kanaal richting Franeker let op gele licht hangt niet recht onder brug.

HRMK

Onttingsfabriek Leeuwarden

Zwette brug Harinxma kanaal richtin Franeker

Spoorbrug Grou

Bouw werkzaamheden nieuwe spoorbrug Zuidhorn

Verlichting container terminal Leeuwarden

Spoorbrug HRMK Leeuwarden vanaf Franeker

In januari of februari gaat de aannemer onder de brug baggeren en kan de tijdelijke scheepvaartverlichting welke inderdaad niet dimbaar is worden vervangen door de reeds geplaatste 30cm LED-2 verlichting tevens wordt de signalering aangepast dat dan de brug aan beide zijden tegelijkertijd onderdoor vaarbaar is bij gesloten brug en door vaarbaar bij geopende brug. Deze ledverlichting zal ‘s nachts en in het donker worden gedimd. De verlichting op de brug zal verder worden teruggebracht naar de standaardwaarden voor wegverkeer.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,

Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Uw melding
Datum 22-01-2017
Dat is een uitwijkend antwoord, maar voorlopig is en blijft de scheepvaart verblind. Als ook door nieuwbouw bij spoorbrug Zuidhorn. Wat voor verklaring heeft u dan voor Sluis Kornwerd en al die andere bruggen?
In de bijlage vindt u een lijst die wij al geruime tijd hebben opgesteld.

Uw melding
Datum 19-01-2017
Vanuit onze achterban krijgen wij klachten over hinderlijke verlichting vanaf de wal op de Noord Nederlandse kanalen. Deze verlichting kunnen de navigatie van binnenvaartschepen nadelig beïnvloeden en vormen derhalve een veiligheidsrisico.

Wij vragen u actie te ondernemen om de hinderlijke verlichting weg te nemen op de volgende locaties:

- Winschoten Virol terrein verlichting.
- Hoogezand Rabobank gevelverlichting.
- Hoogezand verlichting nieuwe loods.
- Groningen Simmeren schroot verlichting aan de loods.
- Delfzijl Kabelfabriek.
- Stroobos Campina parkeerplaats verlichting verblind voornamelijk varend vanaf de brug Blauwverlaat.
- Spoorbrug Zuidhorn Bouwplaats nieuwe brug staat alleen de verlichting richting kanaal en niet vanaf het kanaal, maar je ziet totaal de spoorbrug zonder geel middenlicht totaal niet (vroeger waren de brughoofden wit geschilderd).
- Leeuwarden Onttinnigsfabriek lampen aan de loods.
- Harlingen Werkzaamheden Konimgsbrug bouwlamp op torenkraan

Onze reactie
Uw melding met betrekking tot de locatie ‘Stroobos Campina’ is uitgezet, u ontvangt hierover binnen 10 dagen een reactie.

Wij kunnen uw melding met betrekking tot ‘Delfzijl Kabel’ nog niet in behandeling nemen omdat wij meer informatie nodig hebben om te bepalen of de locatie onder Rijkswaterstaat valt. Kunt u een precieze locatie aangeven, en aan welk water de locatie ligt?

Rijkswaterstaat is niet verantwoordelijk voor de overige locaties in uw melding. Wij kunnen uw melding over deze locaties daarom niet afhandelen. In dit geval zijn derden verantwoordelijk. Wij adviseren u daarom contact op te nemen met de betreffende instanties.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Met vriendelijke groet,

Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat
Dit is nog maar weer een klein stukje over wat RWS zoal doet met het 0800-8002 nummer. Mijn volgende klacht zal dan ook zo zijn dat dus de klachtenlijn een afscheeplijn is. Het lichaam RWS werk dus in mijn optiek niet. En zo hebben we ook nog de meldingen m.b.t. de palen aan de binnenkant van Sluis Delfzijl

Piet Bennik in samenwerking met Marleen Buitendijk BLN-Schuttevaer

Zienswijze ASV vergroting maximale scheepsdiepgang

op het hele Noordhollandsch Kanaal (Afgesloten IJ – Koopvaardersschutsluis)

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn voornemens om de maximale scheepsdiepgang op het hele Noordhollandsch Kanaal (Afgesloten IJ – Koopvaardersschutsluis) te vergroten van 2,85 m naar 3 m. De diepgang van 3 m hoort bij de genormeerde afmetingen van het Cemt IV-schip dat het kanaal kan bevaren.

U heeft onder andere de ASV gevraagd haar zienswijze te geven op het voorgenomen besluit.

- De ASV denkt dat de vergroting van de diepgang onnodig is op het traject vanaf het IJ tot sluis Purmerend. Daar liggen geen binnenvaartbestemmingen en de maximale lengte daar is 65 meter. Het kan geen kwaad, maar heel zinvol is het niet.
- De breedte in de geul van het kanaal is gedimensioneerd op 3,70 meter, buiten de geul (3B) is het 2,85 meter. Midden in de geul moet het naar ons weten nog aanmerkelijk dieper zijn. In die zin kan 3,0 meter diepgang prima, al vraagt de ASV zich af hoe dat gaat bij het passeren van twee geladen schepen op 3,0 meter diepgang. Met max. 3.70 ontwerpdiepte en een krap profiel denkt de ASV dat dat toch iets moeilijker gaat. Ook belangrijk is het om te weten wat de diepgangssituatie is bij de kunstwerken, met name de passage door Alkmaar lijkt ons wel wat kritiek.
- Verder is de ASV ervan overtuigd dat een 3,0 meter op het Noordhollandschkanaal enkel zinvol is als ook op de Zaan, het Alkmaardermeer, de Markervaart en de Tapsloot de maximale diepgang naar 3,0 meter gaat. Dat is momenteel nog altijd 2,85 meter voor zover wij weten.

Toch een aantal puntjes uit het huidige afmetingenbesluit dat reeds is vastgesteld.:

- Ringvaart Haarlemmermeer zien wij een maximaal onderwateroppervlakte van het schip in het dwarsprofiel van 17,25 m² respectievelijk 19 m² voor het oostelijke en westelijke deel. Dit was in het afmetingenbesluit in 2004 niet aanwezig. Wij nemen aan dat het baggeren in 2012-2013 van de Ringvaart er voor heeft gezorgd dat de bevaarbaarheid verbeterd is. De ASV acht een dergelijke beperking onnodig complicerend en ook niet nodig gezien de afmetingen van de Ringvaart en haar kunstwerken.
- Aansluitend op de motivatie om voor het Waardkanaal een diepgang van 2,70 meter vast te stellen bij een waterdiepte van 3,30 meter, vragen wij ons zelfs af of de diepgang op de Ringvaart van de Haarlemmermeer (West, Zuid, Oost) niet opgehoogd kan worden naar 2,60 meter (conform CEMT klasse II) of 2,70 meter zelfs.
- DE ASV meent dat de Amstel in de komen de jaren gebaggerd moet gaan worden. Wij vinden de “afwaardering” van de Amstel tussen de Kromme Mijdrecht en de Tolhuissluis dan ook onverstandig en onnodig complicerend. De ASV neemt aan dat het wenselijk is dat ook hier grotere binnenvaartschepen vanuit het noorden moeten kunnen varen om het baggeren mogelijk te maken.

Tot zover de zienswijze van de ASV per 10 december 2016

Foto: Tineke Veuger

Havengeld Twente

Het volgende bericht (zie bijlage) van het Havenbedrijf Twente ligt bij vele schippers thuis. Dat betekent dat Havenbedrijf Twente zijn tarieven enorm verhoogt: met maar liefst 12,5 %!.

Wel wil men korting geven aan schepen met Green Awards.

De ASV is echter van mening dat de Green Award niet leidend mag zijn of een schip 'schoon' is en recht geeft op korting op het havengeld.

Als voorbeeld: De mogelijkheid een generator uit te zetten zorgt voor minder uitstoot dan een CCR-2 generator dag en nacht te laten draaien. Het gebruik van zonnen-energie of windenergie wordt niet meegenomen in het hele besluit.

havenbedrijf twente

Mainport van Oost-Nederland

E-mail info@havenbedrijftwente.nl
Website www.havenbedrijftwente.nl

Adres Havenbedrijf Twente
Wolbes Landen 9a
7627 PS Bornerbroek

Datum	12-12-2016	Ons kenmerk	GHT16018	Behandeld door	G.W.J. Waanders
Uw brief van	< datum >	Uw kenmerk		Doorkiesnummer	

Betreft Registratie havenbezoek, havengelden en tarieven Twentekanalen

Geachte heer/mevrouw,

Voor het gebruik van de havens in het Twentekanaal betaalt u of heeft u in het verleden havengelden betaald. Dit is een belasting voor het gebruik van gemeentelijk vaarwater en gemeentelijke diensten door vrachtschepen. Als gebruiker van de Twentekanalen wil ik u graag informeren over een aantal ontwikkelingen die te maken hebben met havenbezoeken en tarieven. Hierover leest u meer in deze brief. Maar eerst stellen we ons graag even aan u voor.

Over Havenbedrijf Twente
Havenbedrijf Twente is een samenwerkingsverband van de gemeenten Almelo, Enschede, Hengelo, Hof van Twente en Lochem en zorgt voor beheer, onderhoud, instandhouding en ontwikkeling van havenfaciliteiten. Daarmee stimuleren en faciliteren we het gebruik van het Twentekanaal en de havens. Zo kunnen we u blijvend zo goed mogelijk van dienst zijn. Meer informatie vindt u op onze website www.havenbedrijftwente.nl.

Registratie in een webportaal
Samen met branchevereniging Schuttevaer en het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente (GBT) ontwikkelen wij een module waarmee de registratie en vervolgens de inning van havengelden geautomatiseerd kan plaatsvinden. Dat is voor u en voor ons wel zo eenvoudig. Naar verwachting is deze module in april 2017 operationeel waarna u uw bezoek aan de havens binnen het gemeenschappelijk Havenbedrijf Twente op eenvoudige wijze online kunt registreren via het webportaal op www.havenbedrijftwente.nl. Dit doet u dan uiterlijk binnen 14 dagen na uw verblijf in de haven(s). Zodra de module operationeel is (verwachting is eind april 2017), zullen wij u hierover nader informeren.

Indexering havengelden
Het is gebruikelijk om elk jaar de tarieven van gemeentelijke belastingen te indexeren. Dit geldt ook voor de tarieven van de haven-, kade- en opslaggelden. In 2016 is het basistarief door de gemeenten niet geïndexeerd. Voor 2017 is -na overleg met Schuttevaer- het voorstel aan de gemeenten dit wel te doen en wel van € 0,12 naar € 0,135 per ton en vervolgens een korting te verlenen op basis van Green Award certificaten voor de binnenvaart. Op deze wijze willen we een bijdrage leveren aan een schonere binnenvaart.

Vragen?
Neemt u gerust contact op via info@havenbedrijftwente.nl als u na het lezen van deze brief nog vragen heeft. Voor vragen over de heffing, inning en aanslag van havengelden, kunt u terecht bij het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente. Op www.gbtwente.nl vindt u antwoord op veel gestelde vragen en contact-gegevens.

Met vriendelijke groeten,

Over Green Award

Bron: website Green Award

Achtergrond
Green Award voor de binnenvaart is afgeleid van het gelijknamige keurmerk dat in 1994 in de zeevaart is ingevoerd om de kwaliteit van de zeeschepen te bevorderen. Over de hele wereld zijn er (op vrijwillige basis) schepen, rederijen en oliemaatschappijen door Green Award gecertificeerd op het gebied van kwaliteit, veiligheid en milieu. De voordelen voor de extra schone, extra veilige schepen zijn: verbetering van imago, een betere positie bij ladingverwerving, kortingen op havengelden, loodsen, cursussen etc. en financiële bijdragen van een bank.

Programma van eisen
Het programma van eisen van de Green Award voor de binnenvaart is compact gehouden en heeft betrekking op de technische uitrusting aan boord en het gedrag van de bemanning.

Er moet een minimaal aantal punten gehaald worden. Tijdens een ca. twee uur durende inspectie stelt een inspecteur aan boord vast in hoeverre een schip voldoet. Een greep uit het programma van eisen:

1. Hoofdmotoren minimaal CCR-2 (minimale eis, schonere motoren worden beloond)
2. Hulpmotoren minimaal CCR-2
3. Droge en schone bilge
4. Gesloten schroefasafdichtingen (buiten en binnen)
5. Bunkerovervulbeveiliging op trimpomp
6. Gesloten grijswatercircuit
7. Walstroomaansluiting
8. Cursus Voortvarend besparen
9. Brandstofverbruiksmeter
10. Scheepsmilieuplan

Het Green Award programma voor de binnenvaart bestaat in 2016 reeds zes jaar. De eerste vijf jaar, gestart in 2011, werden de kosten van het Green Award certificaat voor de binnenvaartondernemers deels gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de zeehavens binnen de Nationale Havenraad. Vanaf 2016 is helaas gestopt met de subsidie. De Green Award is een stichting met een onafhankelijk oogmerk waarbij het tarief van het certificaat kostendekkend dient te zijn.

Met ingang van 1 januari 2016 (de datum van de inspectie is maatgevend) zijn de kosten voor het certificaat € 720 excl BTW.

De geldigheidsduur van het certificaat is 3 jaar.

Het nieuwe programma van eisen geldt sinds 17 juni 2014.

Het nieuwe programma werd ontwikkeld door bureau Green Award in samenwerking met een werkgroep van deskundigen op het gebied van de binnenvaart. Er werden zowel interne als externe consultaties (b.v. met binnenvaartondernemers, overheden, havens) gehouden met als resultaat een lijst van aangescherpte eisen
.
De volgende punten zijn aangepast ten opzichte van de vorige set van eisen:
• Meer aandacht voor de nieuwe energiebesparende technieken
• Meer beloning voor schonere (hulp)motoren
• Meer aandacht voor veiligheid
• Verdelen van het programma in twee delen: motoren en aanvullende eisen
• Verdeling naar niveaus binnen het programma
Voor meer info: http://www.greenaward.org/greenaward/459-nederlands.html

Foto: Tineke Veuger

Foto: Jessica vd Akker

Het Milieu!

Lang was voor mij milieu alleen maar het Franse woord voor midden of een bevolkingsgroep in de grote steden die het met de wet niet zo nauw nam. Maar we hebben allemaal bij geleerd, ook ik, dus gooien we ons huisvuil niet meer overboord, pompen geen bilgewater meer overboord en zoeken we naarstig naar plasticbakken, glasbakken en batterijbakken. We bestellen op gezette tijden de bilgeboot waar we onze afgewerkte olie en het bilgewater apart aanbieden, om vervolgens te zien dat de bussen olie in dezelfde tank gaan als het bilgewater.

Maar goed, we doen ons best, want we zijn ervan doordrongen dat een schone leefwereld in ons aller belang is. Verder hebben we milieuvriendelijke teer, wat meer op waterverf lijkt, zodat we roest op de zijen krijgen, wat we dan laten zandstralen wat knap duur is omdat het straalgrit met de roest verantwoord moet worden afgevoerd.

Maar; ALLES VOOR HET MILIEU!

Om schoonschip te maken hebben we een sopje dat zonder problemen in het water terecht mag komen want; milieuvriendelijk! Totdat je er wat puur van op je roefdek morst, verf weg tot op het kale ijzer, betere afbijt is er niet. Hoezo; milieuvriendelijk?

Maar; ALLES VOOR HET MILIEU!

Ook de jongens in een aantal havens gaan erin mee, ze geven korting op het havengeld aan milieuvriendelijke schepen, nou ja korting, laten we zeggen iets minder verhoging. Om daarvoor in aanmerking te komen moet je wel een GREEN AWARD of zoiets hebben.

Die green award krijg je als je b.v. een generator van 60 kVA hebt met natuurlijk een CCR goedgekeurde motor, die je echt nodig hebt want de walstroom kan de capaciteit die je nodig hebt om te koken, te koelen en te verwarmen natuurlijk niet leveren.

Collega`s die zonnepanelen of zelfs een windmolen plaatsen, en wat stroom betreft volledig “self supporting” zijn komen hier niet voor in aanmerking. En waarom niet? Omdat ze geen “schone” (CCR) motor hebben om de stroom op te wekken! Wie is er hier nu lichtelijk geschift? Volgens mij die club/organisatie die de green award toekent, en wel brood (oftewel geld) ziet in een zogenaamd schoner milieu. Een aantal van onze collega`s hebben toch geïnvesteerd in allerlei zaken om zo`n groene beloning/vermelding te krijgen, en wat krijgen ze ervoor terug? Behalve mooie woorden helemaal niets! En zeer zeker geen hogere vrachtsom!

Schonere motoren (CCR), ook zoiets, ze zijn duur, ze zijn niet schoner, maar ze worden wel verplicht gesteld. En dit zonder rekening te houden met verbruik van brandstof en smeermiddelen ten opzichte van de vervoersprestatie`s.

Maar; ALLES VOOR HET MILIEU!

Toen ik nog een broekje was, waren er de eerste milieuactivisten, we keken er een beetje vreemd tegenaan, vonden ze een pietsie wereldvreemd. Nu realiseer ik me dat die mensen waarschijnlijk een stuk eerlijker bezig waren dan de zelfbenoemde milieu voorvechters van onze tijd. Want die hebben ondertussen door dat er geld is te verdienen met allerlei wazige zaken onder het mom van “kijk ons eens goed bezig zijn met het milieu”. Het is tijd dat we de milieuzaken eens wat realistischer gaan bekijken.

Zoals al eerder gezegd, een schone leefomgeving willen we allemaal, maar het is nu helemaal doorgeslagen. Het is dus tijd om de bobo`s in Straatsburg die ons opzadelen met allerlei onzinnige en niet te realiseren regels wat betreft motoren en geluidseisen en dergelijke, een halt toe te roepen!

Ook de haven jongens die ons verplichten van walstroom gebruik te maken moeten nog eens goed nadenken, het is (te) duur, en regelmatig werkt het niet.

Maar onder het motto ALLES VOOR HET MILIEU! moeten we dat allemaal maar pikken.

Bah, ik ben er zo langzamerhand flauw van.

Ad Kik

Hoge boetes in de binnenvaart

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2017Z00273

Vragen van het lid **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *hoge boetes in de binnenvaart* (ingezonden 12 januari 2017).

Vraag 1
Kent u het bericht «Kruistocht ASV tegen megaboetes nog lang niet ten einde»?[1]

Vraag 2
Op welke wijze geeft u uitvoering aan de motie Van Helvert/Jacobi (Kamerstuk 31 409, nr. 119) waarin de regering wordt verzocht om rondom de bemannings- en arbeidstijdenregels een instructie te geven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om zogenoemd «anticiperend te gaan handhaven» en in overleg met de branche de regels te evalueren?

Vraag 3
Hoe beoordeelt u de opvatting van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) die aangeeft dat u de motie in feite naast zich neerlegt?

Vraag 4
Waarom geldt de matiging van 80 procent van het ILT-boetebedrag niet voor de samenstelling van de bemanning door schippers die tevens eigenaar zijn? Deelt u de mening van de ASV dat de situatie van een werknemer in loondienst en een binnenvaartschipper met een eenmanszaak of VOF-constructie in wezen vergelijkbaar is? Zo ja, bent u bereid de boetes ook voor schippers met een eenmanszaak of VOF-constructie op vergelijkbare wijze te verlagen? Zo nee, wat is volgens u het onderscheid dat dit verschil rechtvaardigt?

Vraag 5
Is het waar dat de hoge boetes tot stand zijn gekomen na overleg tussen de ILT en een aantal binnenvaartbedrijven, maar dat de bonden hierbij niet zijn betrokken? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?

Vraag 6
Is het waar de ILT met een aantal grote rederijen convenanten heeft afgesloten, waarin onder meer is afgesproken dat deze niet steekproefsgewijs gecontroleerd zullen worden? Zo ja, wat is hiervan de reden? Zo nee, welke afspraken zijn wel gemaakt?

Vraag 7
Bent u bereid alsnog samen met de bonden en de ILT naar de hoogte en proportionaliteit van de boetes te kijken?

[1] Scheepvaartkrant, 11 januari 2017

ASV
@ASV16

Boetes binnenvaart: Jacobi (PvdA) de werkelijkheid van de minister is toch een geheel andere als de werkelijkheid die de sector ervaart.

kv-tk-2017Z00273
's-Gravenhage 2017

Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, Vragen 1

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS-2017/1756/159188

Uw kenmerk
2017Z00094

Datum 24 januari 2017
Onderwerp Beantwoording vragen van de leden Visser, Nijkerken-de Haan en De Boer (allen VVD) over het ongeval bij de stuw bij Grave

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van de leden Visser, Nijkerken-de Haan en De Boer (allen VVD) over het ongeval bij de stuw bij Grave ingediend op 5 januari 2017. Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Van Helvert, Geurts en Ronnes (allen CDA), ingezonden 4 januari 2017 (vraagnummer 2017Z00067).

Vraag 1
Heeft u kennis genomen van het artikel 'miljoenenschade dreigt door lekkende Maas'? [1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wat is de oorzaak van het ongeval bij de stuw bij Grave en welke gevolgen heeft dit ongeval op dit moment?

Antwoord 2
Op donderdag 29 december omstreeks 19.30 uur is een binnenvaartschip door de stuw in de Maas bij Grave gevaren. In afwachting van de resultaten van het onderzoek door de politie kan ik geen uitspraken doen over de precieze oorzaak van het ongeval. Door de aanvaring is de stuw dusdanig beschadigd dat het waterpeil aan de bovenstroomse zijde van de stuw bijna 3 meter is gezakt. Dit heeft gevolgen voor Rijkswaterstaat, scheepvaart, woonboten, drinkwaterbedrijven, waterschappen en andere bedrijven. De scheepvaart op de Maas tussen Sambeek en Grave was in beide richtingen gestremd, en moest gebruik maken van omvaarroutes.

Vraag 3
Wat is de totale schade als gevolg van het ongeval met de stuw bij Grave? Klopt het dat de binnenvaart zo'n 300.000 euro schade per dag leidt doordat men moet omvaren? Kunt u een overzicht geven van de gevolgen voor bewoners aan het

[1] Financieel Dagblad, 4 januari 2017

water, bedrijven die zijn gelegen aan het water en die niet kunnen laden en lossen en de binnenvaart en daarnaast om hoeveel gedupeerden gaat het? Kan al deze schade worden vergoed? Waar en hoe kan deze schade worden verhaald?

Antwoord 3
Zie antwoord op vraag 2. Dat de binnenvaart schade lijdt is evident. De precieze omvang het aantal gedupeerden en de totale schade is niet bekend. Claims van gedupeerden dienen te worden voorgelegd aan de eigenaar van het schip dat de schade heeft veroorzaakt (of diens verzekeraar). De maximumaansprakelijkheid van scheepseigenaren voor bepaalde vorderingen kan op grond van het op 4 november 1988 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) worden beperkt door het stellen van een fonds. Voor het stellen van het fonds moet de scheepseigenaar een verzoek indienen bij de rechtbank. Als het fonds is gesteld, kunnen schuldeisers hun vorderingen indienen bij het fonds. De hoogte van het fonds wordt berekend op basis van het tonnage en motorvermogen van het betreffende schip. De prioriteit voor Rijkswaterstaat lag bij een tijdelijke maatregel om verdere schade te beperken. Nu de stremming voorbij is kunnen scheepvaart, andere bedrijven en woonbooteigenaren bepalen wat de daadwerkelijke schade voor hen is.

Vraag 4
Welke werkzaamheden vinden er plaats om de stuw bij Grave zo snel mogelijk te repareren en wanneer verwacht u dat de problemen met de lage waterstand zijn opgelost?

Antwoord 4
Op 10 januari 2017 is begonnen met het aanleggen van een tijdelijke breuksteendam benedenstrooms van de stuw Grave. De dam is inmiddels gereed. De bouw van de tijdelijke dam achter stuw Grave nam zo'n twee weken in beslag. Gelijktijdig met de bouw van de dam is het stuwpand Grave Sambeek gevuld. Tijdens het vullen van het stuwpand heeft de peilstijging beheerst plaatsgevonden, anders zou dit risico's opleveren voor onder andere dijken en drooggevallen woonboten. Inmiddels is er weer scheepvaart mogelijk op de Maas tussen Grave en Sambeek, en op het Maas-Waalkanaal. Tegelijk met de realisatie van de tijdelijke dam, werkt Rijkswaterstaat aan het definitieve herstel van de stuw bij Grave. De beschadigde jukken worden vanaf de bovenstroomse zijde verwijderd. Nieuwe jukken zijn besteld. Verwacht wordt dat definitief herstel van de stuw bij Grave ten minste een half jaar in beslag neemt.

Vraag 5
Wat zijn de maatregelen die bovenstrooms op de Maas worden genomen en wat zijn hiervan de gevolgen?

Antwoord 5
Het stuwpand stroomopwaarts (boven) Sambeek is gedurende de stremming van de scheepvaart op de Maas 25 cm lager gezet om de druk op de stuw bij Sambeek te verminderen. Dit heeft geen gevolgen gehad voor de diepgang van de scheepvaart. De overige stuwpanden staan op het gebruikelijke peil. Tevens heeft er in Rijksvluchthaven Heijen een (tijdelijke) mobiele dijk gelegen om de woonschepen daar snel en veilig weer drijvend te krijgen. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat het waterpeil op het Maas-Waalkanaal met pompen op het oorspronkelijke peil van +7.90m NAP gebracht. Sinds 8 januari was het Maas-Waalkanaal ten noorden van sluiscomplex Heumen weer beperkt in gebruik.

Inmiddels is die beperking opgeheven en is er weer volledig scheepvaartverkeer op het kanaal mogelijk.

Vraag 6
Welke partijen zijn betrokken bij een oplossing en reparatie en wie heeft waarin precies het voortouw? Is het aan te bevelen om één partij aan te wijzen die hier het voortouw heeft?

Antwoord 6
Als beheerder van de stuw is het zorg dragen voor oplossingen en reparaties aan de stuw de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, waarbij expertise van het Ministerie van Defensie wordt benut. De dijken zijn in beheer bij de waterschappen. Zie antwoord vraag 7.

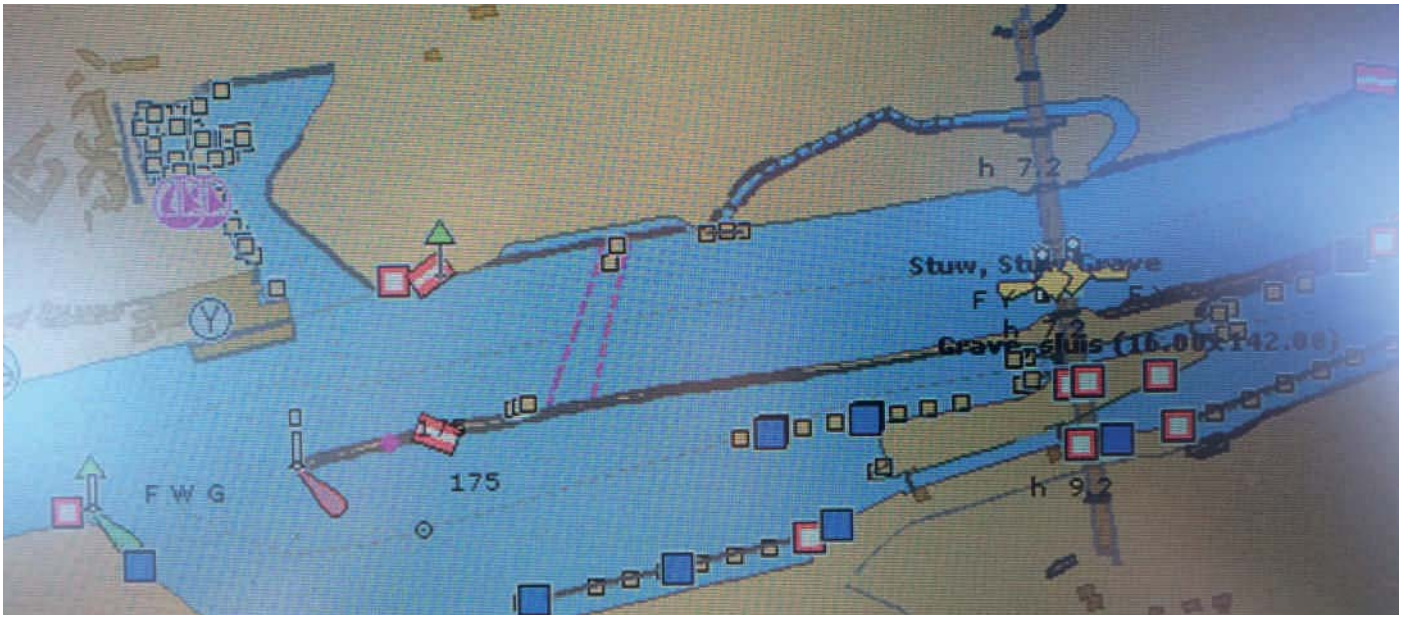
Vraag 7
Deelt u de mening dat alles op alles gezet moet worden om de problemen zo snel mogelijk op te lossen zodat de schade zoveel mogelijk beperkt kan worden voor zover dat mogelijk is? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om het incident naderhand te evalueren opdat ingeval van een nieuw incident een draaiboek kan klaarliggen om ongevallen als deze zo snel mogelijk aan te pakken en op te lossen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Ja, die mening deel ik. De prioriteit van Rijkswaterstaat lag daarom bij de tijdelijke maatregel die scheepvaart weer mogelijk maakt en verdere schade beperkt. Tegelijkertijd werkt Rijkswaterstaat aan het definitieve herstel van de stuw. Er zal een onafhankelijke evaluatie worden uitgevoerd naar het incident met het schip bij de stuw Grave. Hierbij worden de betreffende veiligheidsregio's en overheden betrokken. Ik verwacht eind voorjaar 2017 de resultaten van die evaluatie te ontvangen.

Hoogachtend,

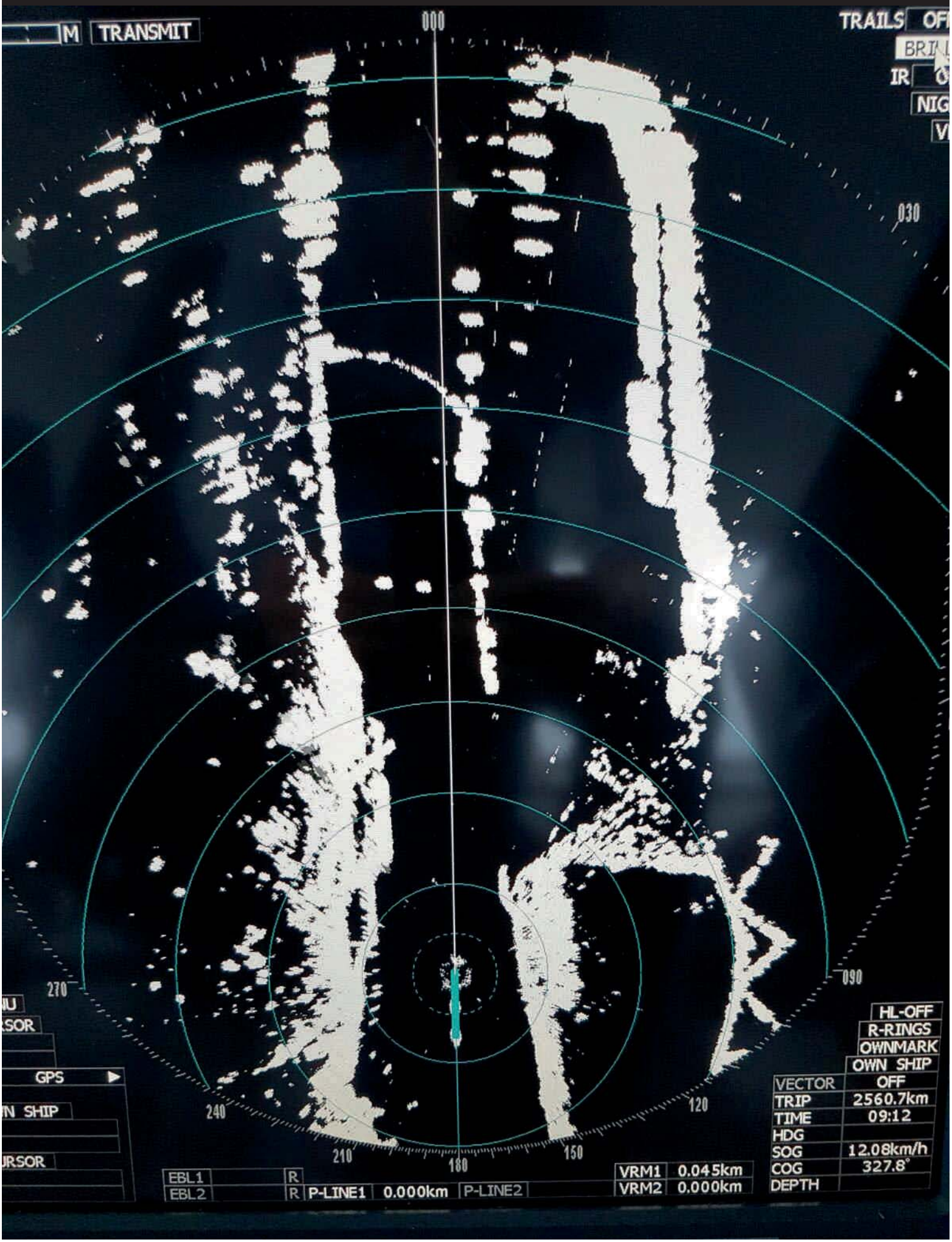
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



WAAR ZIJN WE?

Foto: Fokke Wijkstra



Meer investeren in voorzieningen binnenvaart

Tweede Kamer der Staten-Generaal **2**

Vergaderjaar 2016–2017

34 550 A **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2017**

Nr. 49 **GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID SMALING C.S. TER VERVANGING VAN DIE GEDRUKT ONDER NR. 21**
Voorgesteld 6 december 2016

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de binnenvaart te kampen heeft met een aantal knelpunten op het vaarwegennet;

overwegende dat het vervoer per water goed is voor het milieu, het wegennet ontlast en er voldoende capaciteit is;

verzoek de regering om in 2017 te bezien of het mogelijk is om meer te investeren in betere sluisbediening, meer ligplaatsen en afloopvoorzieningen voor de binnenvaart,

en gaat over tot de orde van de dag.

Smaling
Bruins
De Boer
Jacobi

Begrotingsvoorstellen ASV (deels) gehonoreerd

In de najaarsvergadering heeft het aanwezige Kamerlid Smaling (SP) de ASV gevraagd begrotingsvoorstellen in te dienen. Dat heeft de ASV gedaan (zie de nieuwsbrief van december)

De heer Smaling heeft goed geluisterd naar de schipper en heeft ook gehoor gevonden bij medestanders in de Kamer.

Nu moet Minister Schultz aan de slag van de Kamer om knelpunten in de binnenvaart op te lossen. Dinsdag 6 december heeft de Tweede Kamer namelijk ingestemd met de motie van de SP (Eric Smaling). De motie, ondersteund door Kamerleden Eppo Bruins (CU), Betty de Boer (VVD) en Lutz Jacobi (PvdA) constateert dat de binnenvaart te kampen heeft met knelpunten bij de vaarwegen. In de motie sluit Smaling zich aan bij de wens van de ASV dat de regering meer geld uittrekt voor betere sluisbediening, meer ligplaatsen en meer en betere afloopvoorzieningen.

Extra positief is, dat het belang van de binnenvaart bij deze motie werd benadrukt werd.

Het wordt hoog tijd dat de binnenvaart weer in het hart en hoofd van de beleidsmakers gaat leven. Daarom is de tekst van Smaling “Deze vorm van transport willen we optimaal benutten” ons uit het hart gegrepen.

IJsselkade Zutphen

Geachte mevrouw,

Wij hebben uw brief van dd. 15-12-2016 ontvangen met uw reactie en vragen over de Herinrichting van de IJsselkade in Zutphen.

Hieronder wil ik puntsgewijs ingaan op uw vragen.

Planning:
Zoals de planning er nu uitziet, zal half maart begonnen worden met het verleggen en vernieuwen van de kabels en leidingen op de rijbaan van de IJsselkade. Hiervoor wordt een rijrichting afgesloten. Dit duurt ongeveer tot en met juni/ juli.

Daarna zullen de civieltechnische werkzaamheden beginnen, met onder meer de vervanging van de primaire kering over het stuk Bult van Ketjen/ IJsselpaviljoen en het vervangen van de damwand van de lage kade van de Bult van Ketjen tot en met de uitmonding van de Berkel. Afhankelijk van het hoge water en eventueel onwerkbaar weer is de duur van het werk ongeveer een jaar.

Ligplaatsverbod
Tijdens de werkzaamheden wordt een nieuwe damwand aangebracht van de Bult van Ketjen t/m de monding van de Berkel. Tijdens deze periode zal tussen de Bult van Ketjen en de Berkelmonding niet afgemeerd kunnen worden. Daarnaast vindt gelijktijdig groot onderhoud van de Oude IJsselbrug plaats waarbij een verbreding van het voetpad aangebracht wordt. Rijkswaterstaat zal in verband met de veiligheid ca. een maand een ligplaatsverbod opleggen bij de locatie voor het IJsselpaviljoen. De industriehaven is in deze periode mogelijk een optie om aan te meren. De locatie voor de passagiersschepen wordt ngo nader bekeken met de havenmeester

Auto afzetten op de kade
In de nieuwe situatie blijft het mogelijk om een auto af te zetten op de kade. Deze

kan dan ook de kade verlaten. Let wel dit is dan een voetgangersgebied. Vervolgens is parkeren mogelijk op de IJsselkade mits de auto's in de parkeervakken worden geplaatst. De parkeervakken zijn in de nieuwe situatie gesitueerd langs de rijbaan van de IJsselkade.

Veranderingen gemeentelijke verordeningen
Mogelijk dat voor bovenstaande de gemeentelijke verordening aangepast moet worden. Dit wordt op dit moment onderzocht.

Reservering ligplaats voor passagiersschepen
Tijdens de werkzaamheden zal bebording aangebracht worden om alternatieve ligplaatsen aan te geven. De werkzaamheden zullen onderling worden gecoördineerd, zodat reeds gereserveerde schepen geen hinder onder vinden.

Bebording en bereikbaarheid havenmeester
Op de bordenlangs de kade wordt verwezen naar de website van de gemeente Zutphen. Hier staat het nummer van de Havenmeester op.

Elektronisch bord
In de tweede fase bij de ligplaats voor het IJsselpaviljoen zal een elektronisch(matrix) bord worden geplaatst t.b.v. de scheepvaart.

ASV stelt het ligplaatsenbeleid Duitsland aan de kaak

Bijschrift brief ASV ligplaatsenbeleid Duitsland

Langs de Rijn ziet de ASV de situatie qua ligplaatsen steeds verder verslechteren. Als voorbeeld noemen wij de vernieuwde kade in Wesel waar ruimte vrij moet blijven om als autoafzetplaats te kunnen gebruiken (wellicht dat in de toekomst de autoafzetplaats op de punt van het WDK hierdoor gaat verdwijnen) en er borden staan dat er buiten laden en lossen niet gelegen mag worden.

De ASV wil dat dit onderwerp bij beleidsmakers (CCR en Duitse overheid) hoog op de agenda komt te staan en blijft. Om die reden brengt de ASV een brief in herinnering die maart vorig jaar aan beleidsmakers, binnenvaartorganisaties en pers (Nederlandse en Duitse) is verstuurd.

Rotterdam, 1 maart 2016

ASV stelt het ligplaatsenbeleid Duitsland aan de kaak

Het vinden van een ligplaats, bijvoorbeeld voor een overnachting, geldt sinds de laatste jaren als een van de moeilijkste opgaven voor binnenvaartschippers die de Rijn bevaren. Bedrijven die in dagvaart of semicontinue exploitatiewijze de Rijn willen bevaren, hebben grote moeite om binnen de toegestane vaartijd een geschikte ligplaats te vinden. De problemen worden het grootst ervaren op het traject stroomopwaarts vanaf Keulen tot Iffezheim.

Het gebrek aan geschikte ligplaatsen is dusdanig schrijnend, dat het een vrijwel onmogelijke opgave is om in exploitatiewijze A1/A2 stroomopwaarts een Rijnreis te maken zonder daarbij de vaartijden uit het vaartijdenbesluit te overtreden. Zelfs afvarend, wanneer er met aanmerkelijke hogere snelheden gevaren kan worden, blijkt het lastig om tijdig een ligplaats te vinden. Binnenvaartschippers worden hierdoor veelvuldig bekeurd voor het overtreden van het vaartijdenbesluit. Wij stellen ons de vraag of dit wel gerechtvaardigd is, gezien het grote gebrek aan geschikte afmeermogelijkheden langs de Rijn.

Niet alleen schepen in dagvaart of semi-continue exploitatiewijze hebben baat bij adequate voorzieningen om te overnachten, ook het fatsoenlijk exploiteren van een schip in continue exploitatiewijze wordt ernstig bemoeilijkt door de geringe mogelijkheden om de bemanning te wisselen. Daar waar de scheepvaart in de afgelopen jaren vooral gegroeid is, zowel qua tonnage als de gemiddelde scheepsgrootte, is het aantal voorzieningen langs de Rijn sterk teruggelopen. Het aantal vluchthavens langs de Rijn is sterk afgenomen. Ligplaatsen zijn opgeofferd ten gunste van jachthavens en woningbouw. Het gebrek aan fatsoenlijke voorzieningen om een schip af te meren, leidt derhalve tot ernstige veiligheidsrisico's. Een treffend voorbeeld hiervan was de situatie tijdens de maanden durende stremming als gevolg van het omslaan van het motortankschip Waldhof in januari 2011 en dergelijke situaties kunnen ook ontstaan ten tijde van hoogwaterperioden of stremmingen en blokkades als gevolg van ijsvorming op de Rijn.

De Duitse deelstaten langs de Rijn (Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen en Baden-Württemberg), hebben via de DüsseldorferListe grootste plannen met betrekking tot de Rijn ingediend bij het Duitse verkeersministerie. Men streeft naar verdieping van de Rijn, verdubbeling van de sluizen op de Moezel en uitbouw van de West-Duitse kanalen. Over fatsoenlijke afmeervoorzieningen wordt, vreemd genoeg, geen woord gerept. Hierdoor lijkt uitbreiding van het aantal ligplaatsen ook voor de komende jaar een utopie. De definitieve besluitvorming over dit investeringsbesluit van het Duitse verkeersministerie vindt plaats in de tweede helft van dit jaar.

Gegeven het feit dat het hebben van voldoende adequate afmeervoorzieningen van cruciaal belang is voor de dagelijkse bedrijfsvoering van alle binnenvaartondernemers op alle soorten schepen, wil de Algemeene Schippers Vereeniging de Rijnvaartcommissie oproepen om haar invloed aan te wenden en bij alle relevante overheden (Europese Commissie, Duits Verkeersministerie en de Deelstaten) te pleiten voor voldoende ligplaatsen.

Hoogachtend, Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV

Foto: Doortje Grooten

Positief nieuws over het Merwedekanaal

In 2014 heeft de provincie Zuid-Holland een verkeersbesluit genomen ter regeling van het scheepvaartverkeer op het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal. De wijze waarop het ligplaatsenbeleid vanaf dat moment werd gehanteerd heeft tot heel wat consternatie geleid. Er werden boetes uitgedeeld, waarbij wij alles in het werk gesteld hebben om dit aan de kaak te stellen: kranten, radio, televisie werden ingezet. Bovendien kwam er een rechtelijke uitspraak dat er geen boetes meer opgelegd mochten worden tot een definitieve uitspraak over het verkeersbesluit zou vallen. Het beleid heeft na al die aandacht tot een aanzienlijk aantal bezwaarschriften geleid, onder andere van de ASV.

Naar aanleiding van deze bezwaarschriften heeft er een hoorzitting plaatsgevonden waaruit de conclusie getrokken werd dat de indieners van het bezwaar tegen het besluit goede argumenten hadden en de ASV heeft gekregen waar we om vroegen: het verkeersbesluit werd teruggedraaid.

Dat betekent dat de provincie Zuid-Holland destijds in de beslissing op bezwaar heeft moeten besluiten het op 1 april 2014 gepubliceerde besluit te herroepen. Hierdoor trad de regeling uit het verkeersbesluit van 3 november 1998 weer in werking.

Kern van dit besluit is:

- Een algemeen afmeerverbod op het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal;
- 10 ligplaatsvakken: hoofdzakelijk voor beroepsvaart, maar ook voor recreatievaart;
- Gebruik ligplaatsvakken: max 7 aaneengesloten dagen, daarna mag een vaartuig niet binnen een straal van 500m opnieuw een ligplaats innemen;
- Dit verbod geldt niet in de maanden juli en augustus en tussen kerst en nieuwjaarsdag. Dan mag onbeperkt gebruik worden gemaakt van de ligplaatsvakken.

Daarnaast is in de beslissing op bezwaar opgemerkt dat de provincie ter voorbereiding op een nieuw verkeersbesluit voor het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal een nader onderzoek naar de situatie op deze vaarwegen zou verrichten en dat er overleg zal plaatsvinden met de meest betrokken belanghebbenden.

Inventarisatie gebruik ligplaatsvakken 2015 en 2016
In de vaarseizoenen van 2015 en 2016 is het gebruik van de ligplaatsvakken op het Merwedekanaal geïnventariseerd. Uit deze cijfers blijkt dat er voor de beroepsvaart voldoende capaciteit is, ook tijdens de zomerperiode (vrij afmeren in de maanden juli en augustus). Er zijn de afgelopen twee jaren dan ook geen echte misstanden waargenomen. Evenmin heeft de provincie vanuit de beroepsvaart signalen bereikt dat het huidige verkeersbesluit niet werkt.

Met betrekking tot de recreatievaart is opgevallen dat met name het ligplaatsvak voor de recreatievaart ter hoogte van de gemeente Meerkerk in de maanden juli en augustus vol ligt. Veel van deze schepen blijven langere tijd liggen, waardoor passanten er geen gebruik van kunnen maken. Er wordt nagedacht over een oplossing hiervoor.

Op maandag 30 januari heeft er een gesprek plaatsgevonden over een nieuw te nemen verkeersbesluit voor het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal waarbij de ASV samen met de provincie over het bovenstaande van gedachten heeft gewisseld. Er is nog geen definitief besluit maar gezien de conclusies zoals de Provincie ze nu lijkt te trekken stemt dat de ASV bijzonder hoopvol.

Stroomkasten sluis Doesburg

Een van onze leden vaart geregeld naar Doetinchem en zoals bekend zijn daar al wat zaken de revue gepasseerd. Nu lag hij op een gegeven moment boven de sluis van Doesburg en, jawel, de stroomkasten konden gebruikt worden. De kabel op het steiger getrokken en aangesloten. Naar de centrale kast om me met de S.A.B. ecokaart aan te melden en…… geen stroom dus. Agregaat op gang en door op de oude manier. Sluismeester gevraagd waar de storingsdienst was. Hij wist het niet. Gewacht tot maandag en het SAB gebeld. Ook al gemaild en gevraagd naar een nummer van een storingsdienst in Doesburg boven de sluis. Kreeg van het SAB een antwoord dat men maar naar de gemeente moest gaan van de desbetreffende plaats, want zij deden alleen het administratieve werk..

De gemeente Doesburg gebeld en die wisten van niets en zij deden de suggestie eens naar Rijn en IJssel te bellen. Naar Rijn en IJssel gebeld die eindelijk wat meer kon vertellen. Verteld werd dat het geheel nog niet was overgedragen en tot die tijd nog onder het beheer zou vallen van Rijn en IJssel. Dit zal nog een paar maanden gaan duren. Waarschijnlijk tot de zomer, maar mogelijk wordt het ook eerder overgedragen. Dat was ook de reden dat er nog geen informatie van een storingsdienst op de kasten stond.

Tot die tijd mag Rijn en IJssel gebeld worden als er een storing zou zijn en zodra het gaat veranderen zou er ook een verwijzing naar een storingsdienst op de kasten aangebracht gaan worden. Sluismeester van Doesburg zal de komende tijd de scheepvaart naar R & IJ doorverwijzen met de eventuele klachten.

Het nummer van Rijn en IJssel is +31314 369369.

Volgens zeggen kan er ook buiten kantoortijd naar gebeld worden. Iets om het door te geven aan diegenen die geregeld op de Oude IJssel komen.

Zoek de verschillen

Zoek de verschillen.
Een van onze leden heeft een piloot die niet goedgekeurd is maar exact hetzelfde is als een goedgekeurde piloot. Een onzinnige kostenpost maar ILT weet van geen wijken:

Foto 1:
Bochtaanwijzers welke niet meer zijn toegelaten na 1-1-2015.
Type; Euro 500.
Fabrikant; Radio Zeeland.
Houder van de typegoedkeuring; Radio Holland Rotterdam NL.

Foto 2: Toegelaten Bochtaanwijzers.
Type; Euro 500 combi piloot.
Fabrikant; Radio Zeeland/ Radio Holland.
Houder van de typegoedkeuring;
RZ Product 's NL- 4538 AG Terneuzen.
Deze info komt van de EOC website.

Het enige verschil is het nummer dat op het voorfront staat, is verzekerd door Radio Holland.

Claimen

Het wordt hoog tijd dat de binnenvaart van zich laat horen. Kennelijk werkt dat vooral door claims neer te leggen. Nadat we dat al eerder aangegeven hadden bij de sluis van Waalwijk, waar nu schepen vanaf 82 meter niet meer mogen schutten, is dat wellicht wat betreft de stuw van Grave ook een optie. Tenslotte is Rijkswaterstaat ernstig in gebreke gebleven. Zie: Blunder van RWS ivm stuw Grave in de Volkskrant.

Hierbij worden de nadelen van op afstand bediende kunstwerken aan het licht gebracht. Het feit dat onduidelijk is waar de verantwoordelijkheid ligt heeft in dit geval voor uren vertraging gezorgd. Rijkswaterstaat heeft de verantwoordelijkheid "uitbesteed" aan een aannemer.
Na de aanvaring van de stuw bij Grave werd de sluis bij Heumen veel te laat gestremd. Een fout die tot gevolg had dat het waterpeil zo ver daalde dat de scheepvaart op het belangrijke Maas-Waalkanaal onmogelijk werd.

De schade door de stuwaanvaring is onnodig groot, omdat de sluis bij Heumen veel te laat is gesloten. 'Daar is iets fout gegaan', zegt een woordvoerder van Rijkswaterstaat. Daardoor zakte niet alleen het waterpeil in de Maas, maar ook dat in het Maas-Waalkanaal.

want kijk wat er voor vervoer over de weg kan:
Nadeelcompensatie en planschade door Merwedebrug

03-01-2017 Als de onverwachte, langdurige sluiting van de Merwedebrug bedrijven schade heeft bezorgd, hebben zij mogelijk recht op nadeelcompensatie. Rijkswaterstaat biedt bedrijven de mogelijkheid om een verzoek tot een vergoeding in te dienen. Dit verzoek zal door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld.

Drempelverlaging

EVO en Fenedex hebben er bij minister Schultz van Infrastructuur op aangedrongen om de drempel voor deze schadevergoeding omlaag te halen, van de oorspronkelijke vijftien naar vijf procent. Dit heeft de minister eind vorig jaar toegezegd. Het gevolg: bedrijven die minstens vijf procent van hun jaarlijkse omzet of totale (logistieke) kosten aan schade hebben ondervonden door de afsluiting van de brug, kunnen nu proberen aanspraak te maken op de nadeelcompensatie. Bedrijven kunnen het aanvraagformulier invullen.

Informatie

Bedrijven kunnen de nadeelcompensatie aanvragen bij Rijkswaterstaat.
Leden van EVO en Fenedex kunnen contact opnemen met EVO-bedrijfsjuriste Ilhame Saadi voor alle juridische vragen met betrekking tot de nadeelcompensatie of via bedrijfsjuristen

Ex EVO man bij Schuttevaer

Ex-EVO voorman Slotema regiocoördinator Schuttevaer midden-Nederland

In Weekblad Schuttevaer hebben we gelezen dat Rink Jan Slotema, oud-binnenvaartman bij de verladersorganisatie EVO, regiocoördinator wordt van Koninklijke BLN-Schuttevaer Midden-Nederland. Als recreatievaarder denkt hij met zijn bestuurlijke kennis uit de verladerswereld de binnenvaart goed vooruit te kunnen helpen.

Ongelooflijk als we weten hoe trots hij was dat hij over de rug van de particuliere schipper de verladers 1 miljard euro heeft opgeleverd. Zoals op bijgevoegde foto te lezen valt schrijft de EVO:

"We hebben al belangrijke resultaten geboekt zoals: NMA verwerpt voorstel binnenvaart: besparing verladers: 1 miljard per jaar! "

Jarenlang heeft de heer Slotema vanuit de EVO er alles aan gedaan om de verladers te bevoordelen ten koste van de particuliere schipper, en nu gaat hij deze schippers vertegenwoordigen? Wat moeten we daarvan verwachten?

Opdat wij niet vergeten....

Foto: Jessica vd Akker

Vraag SP betreffende werknemers in de binnenvaart

Eric Smaling heeft in een paar interviews aangegeven dat binnenvaart weer aantrekkelijk moet worden voor jongeren, waarop we deze reacties binnen kregen. Dat eigenlijk niemand zit te wachten op MBO geschoolde jongeren. Herkent de ASV dit, en wat is er aan te doen?

Een aantal reacties vanuit de denktank en een aanzet tot “oplossingen” voor het werknemersvraagstuk in de binnenvaart

Reacties:

Commentaar 1
Aan de hand van de cijfers wordt al duidelijk dat er in de binnenvaart veel gebruik wordt gemaakt van buitenlands personeel. Ik weet niet veel beter dan dat het zo is. Ik denk dat daar verschillende oorzaken voor zijn.

In het eerste decennium van deze eeuw zijn er veel schepen bijgekomen waarop met meer dekbemanning gevaren moet worden. Onder Nederlanders waren er onvoldoende beschikbaar en dus werd er in Midden en Oost Europa gezocht. Dat was nog in een tijd dat er met werkvergunningen gewerkt werd (tot 2007). Men heeft toen ontdekt dat veel werknemers uit die landen een goede werkethiek hebben , betrouwbaar en loyaal zijn en dus is er geen behoefte aan Nederlands dekpersoneel.

Later (vanaf 2007) heeft men ontdekt dat Fillipijnen voor relatief weinig kosten maanden aan boord komen en ook een goede werkethiek hebben , betrouwbaar en loyaal zijn. Dat was voor schippers heel aantrekkelijk. Er was toen geen sprake meer van personeelstekort in het grote Europa, maar door goed gebruik te maken van mazen die het ministerie van Sociale Zaken in de wet liet hebben uitzendbureaus massaal werkvergunningen gekregen voor Fillipijnen. De voorwaarde was dat ze een opleiding gingen volgen en op de kantoren liggen nu dus honderden ongebruikte cursussen matroos binnenvaart. Aangezien je aan dek begint en daar meer buitenlands personeel is gekomen zijn er ook velen van hen doorgestroomd naar de functie schipper. Daardoor komt er ook meer buitenlands personeel in de stuurhut.

Voor Nederlandse jongeren is beginnen in de binnenvaart vaak ook niet interessant. Toen ik ging varen was ik het weekend thuis en verdiende minder als vrienden in de bouw (en zij konden ook nog bijklussen in de avond). Daarnaast is er zoals W terecht aangeeft sprake van een “cowboy” wereld. Er wordt vaak zomaar wat gedaan, met name in de particuliere binnenvaart, wat beloning, opleiden en werktijden betreft. Werknemers hebben daar zelf ook schuld aan omdat ze nooit voor zichzelf opkomen via bijv. de vakbonden. Ik heb daar genoeg voorbeelden van. Dat er geen bindende CAO is heeft daar veel mee te maken.

Als je eenmaal schipper bent wordt het beter. Ten opzichte van banen aan de wal verdien je dan een goed salaris met vaak veel vrije tijd. Maar je moet er wel uren voor maken aan boord.

Uiteindelijk denk ik dat de grootste boosdoener de economische rol van vervoer is. Vervoer moet goedkoop om de consumptiemaatschappij en de economische groei in stand te kunnen houden. Dus, een gebrek aan Europees vervoersbeleid.

Dat er op Nederlandse schepen onder buitenlandse condities wordt gewerkt is een wens geweest van de Europese beleidsmakers. 1 Europa was het toch. Nu moet ik eerlijk zeggen dat als een werkgever het goed geregeld heeft een werknemer het in Luxemburg beter heeft als in Nederland. Lagere kosten zorgverzekering, betere ziekteregeling en een beter pensioen. Ik zit liever onder Nederlandse condities, maar Luxemburg is mij niet tegengevallen als de papierwinkel in orde is. Ik vind de vraag over MBO-jongeren nogal ruim. Er zijn namelijk verschillende MBO geschoolde jongeren.

Een MBO jongere die geen binnenvaartopleiding heeft gevolgd begint onderaan de ladder en verdient te weinig ten opzichte van leeftijdsgenoten met een MBO opleiding. Een jongere zonder diploma van 16 jaar is voor een werkgever veel goedkoper.

De MBO opleidingen binnenvaart kent in principe twee versies. Beroeps Begeleidende Leerweg, waarbij de leerling werkt en af en toe naar school gaat (vergelijkbaar met 1 dag in de week aan de wal). En de Beroeps Opleidende Leerweg (BOL). Dat is fulltime naar school met een aantal stageperioden. Persoonlijk gaat mijn voorkeur uit naar jongeren die BBL gedaan hebben omdat ze in de praktijk veel meekrijgen van wat je nodig hebt om schipper of matroos te kunnen zijn. Vanuit een klaslokaal is dat een stuk moeilijker mee te geven.

Commentaar 2
Ik heb dat voor heen gezien bij mijn schoonzoon dat er veel buitenlanders in de binnenvaart werkzaam zijn. Deze mensen afkomstig uit die Donau landen zijn zeer bedreven in onderhoud aan schip en motoren, maar durven totaal geen verantwoording te nemen in het varen en het / laden/lossen.

Ik denk dat er , nee ik weet zeker dat er te weinig Nederlandse jongeren instappen. Ik denk niet dat het de beloning is maar de werk omstandigheden zijn, die veelal niet zo aantrekkelijk zijn.

Je bent als aankomend matroos of volmatroos toch veelal de laagste in rang aan boord (pispaal), dat hoeft geen probleem te zijn als de meerdere aan boord er maar geen misbruik van maakt. Afgelopen jaar met een jonge stageloper van 16 jaar gewerkt, echt eentje vol om het vak te leren die mocht ook veel van mij, en als alle volgende leermeesters normaal zijn wordt hij een schipper na 2020.

Op een schip van S (PTC) geweest, prima bemanning, kan ze niet verstaan, maar komen al niet in stuurhut, moet ze roepen voor elke sluis, geen feeling voor het vak, dan beleef je veel op een jaar als je daar mee werken moet hoor.

Ik vind dat er een fatsoenlijke werktijd met vrije tijds regeling moet zijn, wat veel al neer komt op zoveel dagen werken en zoveel dagen vrij, en dus van boord naar huis toe. Zoals ik gedaan heb altijd aan boord en weekend vrij is niet meer van de beste regelingen vind ik zo.

Commentaar 3
Heb helemaal geen moeite met wat voor opleiding de jongens /meisjes hebben ,het gaat bij ons vaak om hun inzet en dat er goed samen gewerkt kan worden.

Vind MBO jongeren vaak juist met hun handen technisch beter werken dan die doorgestudeerde hoogopgeleiden .
Maar de meeste Nederlandse jongeren worden gelokt op een mooi blinkend schip en daar moet keihard gewerkt worden ,vaak 24 uur.

Dan vallen ze in een keer van hun paard af ,en dan ga je vaak problemen krijgen.
Dat lig vaak aan de werkgever die te wei-

nig geduld heeft omdat deze teveel van de jongeren verwacht. Zo zijn de jongeren ook vaak alleen (zien hun vriendenkring niet meer)en hebben vaak slaap tekort.
Toen ik 18 jaar was had ik ook veel slaap nodig en was blij dat ik 8 a 9 uur achter mekaar kon slapen. En kon ook niet het vele werk op een schip,moest ook veel leren

Nu is de scheepvaartwereld eigenlijk zo haastig ,dat elke minuut verlies is van inkomsten. Dus te veel werkdruk vanwege te weinig inkomsten.

Tenslotte:
Via meerdere reacties werd ook benadrukt dat sinds de werkgever het risico loopt jarenlang door te moeten betalen voor een zieke werknemer (en dat komt heel hard aan als je maar 1 of enkele werknemer(s) in dienst hebt, weten wij van nabij) het logisch is dat werkgevers andere wegen zoeken. Die wegen vinden ze via uitzendbureaus of ZZP-ers.
(aanzet tot) Oplossingen:

- Een structureel betere economische situatie in de (binnenvaart) vervoerssector door (Europees) vervoersbeleid
- Regelgeving aanpassen zodat het voor (kleine) werkgevers minder risicovol wordt om werknemers in dienst te nemen (specifiek in geval van ziekte)
- Een goed CAO voor werknemers in de binnenvaart

Foto: Wouter Stam

Wijzigingen Arbeidstijdenbesluit.

Werken met personeel:

Uit de Staatscourant 13 januari 2017
Advies Raad van State betreffende ontwerp algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het Arbeidsomstandighedenbesluit, het Arbeidstijdenbesluit en het Arbeidstijdenbesluit vervoer
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-1379.html

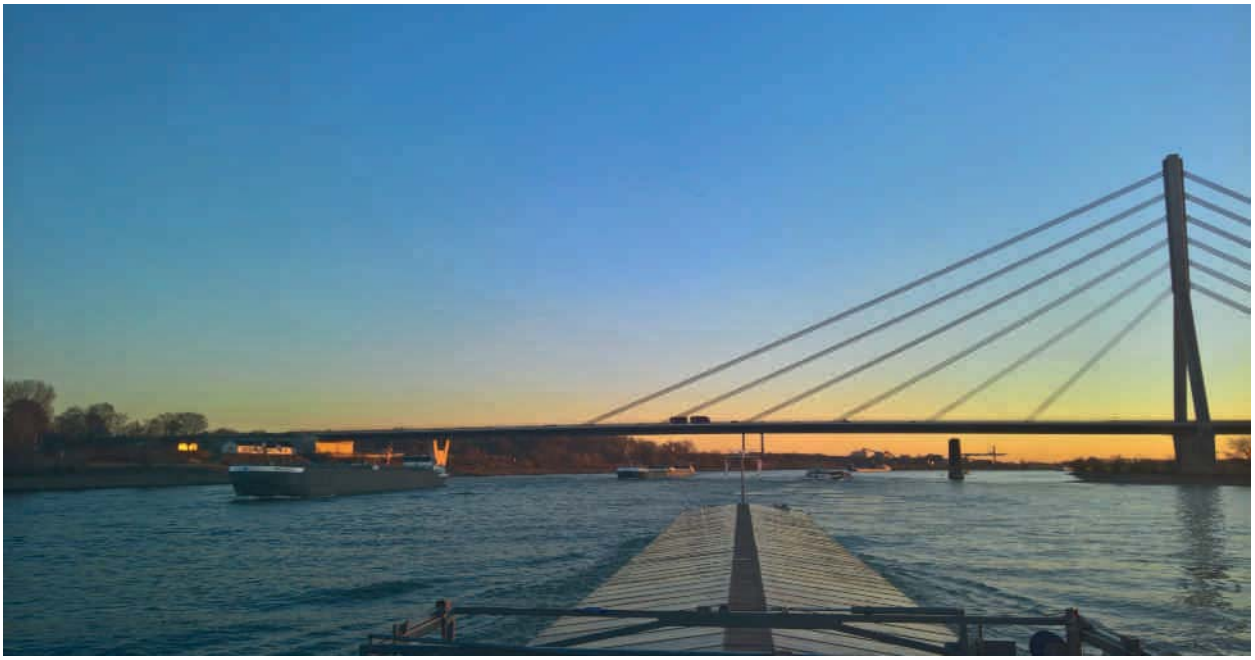
Deze wijzigingen vloeien voort uit een Europese Arbeidstijden Richtlijn 2014/112/EU . De volledige Richtlijn is vind u via de link:
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0112

Brugpijler Wesel

Het heeft een aantal jaren geduurd, maar december vorig jaar zijn de werkzaamheden om een van de pijlers van de oude brug in Wesel te verwijderen afgerond. Het bijbehorende algemene ontmoetingsverbod is daarmee opgeheven en schippers kunnen weer volop doorvaren. Ik herinner me dat ik voorjaar 2015 aan een rijnvaartcommissaris vroeg of het ontmoetingsverbod voor motorschepen (niet koppelverbanden) kon worden opgeheven. Dat was naar zijn zeggen niet nodig want, de pijler zou zeer binnenkort weg zijn. Hij en de Duitse ingenieurs konden ook niet weten dat de begin jaren ’50 gebouwde brug een goede fundatie had en dat de Rijn regelmatig hoog water heeft (waardoor het werkgebied onder water kwam te staan).

Gelukkig staat de andere pijler er nog als herinnering aan de pijler die zich slecht gewonnen wilde geven.

Foto: Ron Breedveld



ECDIS kaarten

Vanaf 23 december 2016 is in Duitsland op de Donau en de vaarwegen in het BSV de ECDIS kaart verplicht gesteld. Wat daarbij opvalt is de zinssnede “vergleichbare Kartengeräte sind nicht zugelassen”. Dat betekent dat alle schepen die richting de Duitse kanalen of Donau varen niet meer met “een vergelijkbaar visualiseringssysteem” mogen varen.

Sluizen Neder-Rijn

Tijdens het vooroverleg voor de plenaire vergadering van de CCR is enige discussie geweest over de bediening van de sluizen in de Neder-Rijn in het weekend. Navraag bij Rijkswaterstaat heeft geleerd dat de bediening van de sluizen als volgt is:

De bediening wordt stilgelegd van zaterdagavond 20:00 tot zondagochtend 08:00 en van zondagavond 20:00 tot maandagochtend 06:00. Dus geen weekendsluiting alleen een ‘nacht’ sluiting.

Ligplaatsen

We kunnen melden dat er in het zandgat van Giesbeek overnachtingsplaatsen komen.
En de overnachtingsplaats in Dieren voor de sluis wordt 3 maal 24 uur (was 12 uur)
En de lengte voor lege schepen wordt in Dieren max 80m (is nu voor geladen en lege schepen 67m). Na de gestelde vraag: waarom nu geen 86m, dan heb je de groep die het meest een overnachtingsplaats zoekt, was het antwoord: daar waren de palen niet sterk genoeg voor.

Structurele crisis vraagt structurele maatregelen

“Door overcapaciteit in de zeescheepvaart en binnenvaart, gecombineerd met een amper groeiende wereldhandel en zwakke Europese groei, is er als sinds de start van de crisis in 2008 sprake van zeer lage en voor veel ondernemingen verlieslatende vrachttarieven. Tot nu toe blijft herstel van de tarieven uit.” wordt er terecht geconstateerd door “Nederland Maritiem land”: http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/maritieme-sector-gaat-door-roerige-tijden.

Maar dat het zo slecht gaat in de hele maritieme sector komt niet alleen door bovenstaande feiten, ook de noodzakelijke reservecapaciteit in deze sector is daar debet aan, en de daarmee ontstane gebrek aan marktmacht voor de vervoerders versus bevrachters/verladers.

Dan lijken we te moeten constateren dat dit geen conjuncturele crisis is maar een structurele. Als dat zo is dan wordt het hoog tijd dat Europa (en daar mag Nederland best een aanjagende rol in spelen) de bakens gaat verzetten. Dit is geen ziekte die over ons heen komt, dit is opgelegde regelgeving waar deze sectoren niet in kunnen functioneren. Wil Europa echt meer vervoer over water en minder over de weg dan moet men nu eindelijk eens de consequenties trekken en werkelijk vervoersbeleid ontwikkelen en uitvoeren. Veilingsysteem AGORA kan een eerste stap zijn.

Verkiezingen

Ben je op 15 mrt. a.s. in het buitenland (of is de kans daarop groot) en is er niemand, die je kunt of wilt machtigen, dan kun je ook stemmen per brief.
Ook daarvoor moet je je registreren, de aanvraag daarvoor moet in dit geval uiterlijk 15 februari bij de gemeente binnen zijn.

Zie:
<https://www.denhaag.nl/home/bewoners/gemeente/to/Kiezers-buiten-Nederland-wel-ingeschreven-in-Nederland.htm>

Vriendelijk hek

Er is een schippervriendelijk hek in Koblenz (ligplaats middenpier) gemaakt .
Voor de code kan je sluis Koblenz oproepen op VHF 20 of tel.+4926198193850

Foto’s: Doortje Grooten

Foto: Sunniva Fluitsma

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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