ASV Nieuwsbrief

April 2016

Eneco
Terneuzen
Ligplaatsen Duitse Rijn
Zand en grindvaart bedreigd

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina: Wouter Stam

INHOUD

4 **Voorwoord**

5 **Rede voorjaarsvergadering**

6 **ASV Jaarverslag 2015**

7 **De ESO en het markttransparantiesysteem AGORA**

Westerschelde
8 Voorstel alleenvaart Westerschelde februari 2016
8 Voorstel alleenvaart Westerschelde vervolg maart 2016

9 **Ontwerpbesluit ligplaatsen Noordhollandsch Kanaal**

ENECO
11 Brief aan de ENECO betreffende het plaatsen van windmolens bij IJmuiden
12 Reactie ENECO op de brief van de ASV

De lezer aan het woord
13 Windmolens een bedreiging voor de binnenvaart
13 Reactie van een van onze leden over spitssluitingen en losverklaringen

14 **Van Rijnvaartcertificaat naar Communautair certificaat en terug**

14 **Special beroepskwalificaties deel 3**

15 **Verslag overleg met de Rijnvaart Commissaris**

Flitslampjes
16 Ligplaatsen voor woonschepen van oud schippers
16 Waterval Ternaaien
17 Problemen vaarbewijzen in België
17 Witboek 2011
18 Schaalvergroting Franse Maas

19 **Persbericht CDNI Antwerpse haven**

20 **Renteswaps**

Terneuzen
22 Oostsluis van Terneuzen sluit een maand voor de binnenvaart
22 Schade voor de binnenvaart in Terneuzen

WSP Contoles
23 Brief_ASV_BLN_CBRB_betreffende controles WSP
23 Voorbeelden vanuit de ASV over he gedrag van de Duitse politie tegenover schippers in de binnenvaart

Ligplaatsen Duitse Rijn
26 Perikelen ligplaatsen Duitse Rijn voor binnenvaartschepen
26 Bijgaand een lijst met projecten op watergebied in Duitsland

27 **Evaluatie huisvuilproblematiek**

Persbericht spitssluitingen
28 Brief Deventer betreffende spitssluiting ten nadele van de binnenvaart
30 Brief Deventer betreffende spitssluiting_antwoord Deventer
31 Brief Doetinchem betreffende bedieningstijden bruggen3
32 Vaste openingstijden Concordiabrug

Zand en grindvaart bedreigd
33 Toekomst zand en grindvaart bedreigd
33 Reactie politiek op verdwijnen (beun)schepen door CCR eisen
35 Kamervragen

36 **Maashaven**

38 **70 Jaar ASV**

40 **Prijsvraag**

Voorwoord

Geachte leden en lezers,

Zoals u al wellicht heeft vernomen is de ASV de kar genaamd “AGORA” aan het trekken.

Hoe zijn we op het idee gekomen zult u zich afvragen ? Nu, dat is eenvoudig de ESO en EBU hebben samen een platform opgericht om gebruik te maken van het reservefondsgeld. Met als doelstelling de binnenvaart te promoten en te motiveren om te innoveren onder het mom dat we ons milieuvoordeel aan het verliezen zijn. Dit is natuurlijk een mooi streven, maar er zijn een paar hiaten. We zijn ten eerste niet zo vervuilend als dat ze ons doen denken, daarom gaan we aan de pijp meten. En om te innoveren hebben we geld nodig en in mijn optiek eens zonder subsidie. Hoe gaan we dat bewerkstelligen is natuurlijk de vraag, want daar wordt niets over gezegd door het platform. Volgens mij hebben we nu 18 jaar zonder marktordening achter de rug, waarvan we er slechts 3 van hadden waar we transporteerden tegen kostprijs. Dit betekent dat we al 15 jaar onder kostprijs varen en daar veranderd het platform niets aan. Hoe komt dit dan is natuurlijk de vraag? Vooral de laatste jaren kwam dit boven water, er zijn veel rapporten geschreven en aanbevelingen gedaan, maar wij schippers zijn halsstarrig en blijven schipper op ons schip en gaan desnoods samen ten onder. Samenwerken willen we niet en het heeft veel voor en nadelen. Een onoverkomelijk nadeel is dat wij het gevoel hierbij krijgen de macht over het schip en bedrijf te verliezen. Ik heb behoorlijk lang over de afgelopen 18 jaar nagedacht en wat de drijfveer van de binnenvaartondernemer is. Daarbij vooral nadenkend over de vrije markt situatie waarin wij zitten. Tot de conclusie komend dat die eigenlijk belabberd is en nog een extra zetje heeft gekregen middels het verplicht stellen van de AIS. Toen heb ik mij het volgende bedacht: Wat willen we? Hoe krijgen we meer markt inzicht? Wat zijn de mogelijkheden? Wat is ons in de loop der jaren geadviseerd? Dat heb ik op een hoop gegooid en toen bedacht ik mij als we één coöperatie maken met alle schippers van Europa zonder verplichtingen en de opdracht gevers zo ver krijgen dat ze al hun werk op een veilingsite willen zetten dan zijn we er. De coöperatieve veiling genaamd AGORA zou een uitkomst kunnen zijn. Hoe dan? Wat kunnen de voordelen zijn? Gaat de opdrachtgever hier aan meewerken? Wat zijn de voordelen van de opdracht gever? Dit zijn natuurlijk vragen die gelijk opkomen.

De voordelen van de opdrachtgever zijn:

Stabielere prijzen.	Van te voren bekend maken.
Rust in de markt.	Meerdere vervoerders kunnen bieden.
Milieu vriendelijk transport.	Veel minder uitstoot door minder lege kilometers.

Voordelen van de binnenvaartondernemer zijn:

Markttransparantie.	De binnenvaart ondernemer krijgt overzicht van lading aanbod.
Stabielere prijzen.	Moet openbaar bieden en zien wat er geboden wordt.
Minder leeg vaart.	Betekent veel minder uitstoot op jaar basis.
Milieu vriendelijk transport.	Goed voor het totale watertransport imago.

Wat resulteert dat de binnenvaart redelijk kan verdienen en de opdrachtgever goedkoper uit is. Hier is een win win situatie, waarbij het milieu ook veel voordeel bij haalt. Wat de gehele sector imago ten goede komt. Daarnaast kan de binnenvaart innoveren zonder steeds subsidie aan te moeten vragen. Hoe krijgen we dat voor elkaar is natuurlijk de hamvraag. We zijn inmiddels bij de DG Move geweest en die hebben toegezegd, dat Europa zeker geld hiervoor vrij maakt mits we het op de juiste wijze aanvragen en daarbij is 10 miljoen geen probleem. Het komt er op neer, dat als we allemaal ons steentje bijdragen (niet in de vorm van geld) dan kunnen we een mooi marktsysteem opzetten, waar iedereen voordeel bij heeft. Het aardige van het verhaal is dat mijn ideeën eigenlijk stroken met de aanbevelingen van het NICE rapport uit 2012 wat in opdracht is gemaakt door het transitie comité zonder dat ik het wist. Laten we hopen dat we middels dit plan een betere toekomst tegemoet gaan! Als we naar de poll kijken geeft 80% van de binnenvaart aan voor markttransparantie te zijn. Dus we hebben goede verwachtingen, maar het valt of staat met de toekomstvisie van twee partijen.

Piet Bennik

Rede voorjaarsvergadering

Ik las van de week een prachtig boek waarin een passage mij trof. Die passage beschreef hoe een oud ziek musje met verwarde veertjes op de rand van een dakgoot blijft zitten als alle andere musjes voor de winter wegvliegen naar warmer oorden. Dit musje weet dat hij die lange reis niet meer gaat halen en dat hem niets anders te wachten staat dan wachten op de bittere koude die hem zijn leventje zal kosten. Hij zit daar met een hartje vol angst voor wat komen gaat.

Wat een verdrietig beeld is dat musje. Hoeveel van onze collega's hebben de afgelopen jaren net als dat musje met angst in hun hart gezeten. Angst voor de gang naar de bank omdat de lening of zelfs de rente niet meer betaald kan worden. Angst voor een noodzakelijke reparatie en hoe je die nog moet betalen. Angst om de resultaten te krijgen van de keuring waarbij je niet weet hoe je je schip in de vaart moet houden. Angst omdat je vaargebied opeens door grotere concurrenten overgenomen wordt. Angst omdat opeens je "putje" naar een lagere bieder verdwenen is.

Angst verlamt je. Als een doodsbang musje blijf je wachten op wat komen gaat. Maar wat als daar opeens een kat aan komt sluipen……. Dan zal je zien dat de overlevingsdrang van ook dit musje nog groot is. Het laat zich niet zomaar verschalken.

En omdat ook onze overlevingsdrang groot is blijven wij zoeken naar wegen om onze sector uitzicht te blijven bieden op kansen van voortbestaan. Daarom voelen wij ons genoodzaakt om in te grijpen als we merken dat het leven van de schippers onnodig moeilijk wordt gemaakt. Daarom bemoeit de ASV zich nu ook met nautisch technische zaken.

Omdat wij soms net musjes zijn. Want ook al vliegen musjes van hot naar her soms moeten ze uitrusten en dan moeten ze op een veilige plek kunnen blijven. Net zoals schepen soms geen reis hebben of om een andere reden "vleugellam" zijn die dan ergens moeten mogen zijn, en dus ook ergens moeten kunnen liggen. En zoals musjes niet kunnen overleven als ze in een kooitje gestopt worden zo moeten de schepen niet geblokkeerd worden door spertijden en dergelijke.

Maar wat weten mensen eigenlijk nog van musjes? Wat weten ze van de basis van het bestaan? Wat weten ze van de bedrijfstak die zoveel jaren zo belangrijk is geweest voor Europa en Nederland in het bijzonder? Bijna niets meer, en…dat is zoals het zo mooi heet weer een nieuwe "uitdaging" voor ons. Laat de binnenvaart weer in het hart van de beleidsmakers leven. Daarin is nog veel te doen.
Zo krijgen wij een mail waarin staat dat Provincie Noord Holland voornemens is een ligplaatsverbod in te stellen op het Noord Hollands kanaal van maar liefst een hele week als men er maximaal 3 X 24 uur gelegen heeft.

Omdat men niets weet en dus ook niet, kennelijk, dat wij een varend bestuur hebben, die niet alleen maar op kantoor zit om hun mails te lezen, vindt men dat men kan verwachten dat wij niets anders te doen hebben dan hun mails te beantwoorden. We hebben slechts 4 dagen om te reageren anders wordt het voorstel als akkoord beschouwd. Wat is het resultaat? Het musje wordt boos!

Opeens vergeet het bange musje zijn angst en krijgt boosheid de overhand. Zijn ze nou helemaal gek geworden? Wat is dat voor een manier om met ons om te gaan? Een provincie die zelf maanden de tijd neemt om ergens op te antwoorden probeert zo'n maatregel met zulke grote gevolgen voor de schippers er even door te jassen?

Tweet, tweet zegt het musje: want we merken ook hoe de moderne media de middelen biedt om de gekte van dit soort besluiten duidelijk te maken. Een week geen ligplaats nemen op een 100 km lang kanaal waar ook nogal veel zandschepen varen, en waar geen alternatieven zijn. Totale gekte. En zoals het musje tsjilpt en daarmee de aandacht op zich vestigt zo twitteren wij en gebruiken facebook om iedereen die het aangaat op de hoogte te stellen. Het resultaat: het week ligplaatsverbod nemen is van de baan, nog dezelfde dag. Sterker: de 24 uur die men in januari nog had besloten zijn weer teruggebracht tot de oorspronkelijke 12 uur. Waar een musje met wat getwitter toch iets kan bereiken.

En tweet, tweet hoe is het mogelijk dat men in Deventer opeens het spertijdenbesluit verandert en verslechtert zonder een zorgvuldige besluitvormingsprocedure? Resultaat: De regelgeving wordt teruggedraaid met onmiddellijke ingang.

Zo twitteren we heel wat af, want ervoor zorgen dat iedereen in ieder geval weet wat er aan de hand is, is een belangrijke eerste stap.
Ondertussen snapt men kennelijk helemaal niet wat het beleid dat men zelf voert voor consequenties heeft. Zo weten we allemaal hoe Duitsland al jaren bezuinigt op vooral de kleinere kanalen en nu gaat men piepen dat het vervoer over de weg veel harder stijgt dan vervoer over water. Gek hè?, tjilpte het musje.

In Nederland mogen we op nòg meer wegen 130 km rijden maar de binnenvaart moet zich aan snelheidsbeperking houden "vanwege het milieu". De files worden groter en we gooien er nog maar wat spertijden tegenaan. Rapporten te over die bewijzen dat die niets helpen, maar de binnenvaart wel veel kosten. Niet weten komt veel bewindslieden goed uit dus is het nodig dat er veel, heel veel getsjilpt wordt, we moeten zorgen dat ze al die rare maatregelen niet kunnen vergeten.

Ondertussen scharrelen we als musjes ons kostje bij elkaar, hippen eens hier, dan weer daar op zoek naar graankorreltjes. Dat valt niet altijd mee want door het lage water waren die korreltjes goed te vinden maar in de huidige tijden is alweer een stuk moeilijker en zo wordt het musje weer wat zwakker. Daarom wil dit musje graag samen met al die andere musjes op de hoogte gesteld worden waar al dat voedsel, wat er moet zijn, te vinden is. Dit musje moet zijn krachten sparen dus wil niet nodeloos honderden kilometers vliegen voor wat graankorreltjes terwijl er om de hoek een berg klaar ligt, maar kennelijk bedoeld voor andere musjes.

Daarom vertellen wij In Brussel aan DG MOVE over het markttransparantieplan en vragen Brussel of zij ons willen steunen door zo'n veilingsysteem door ter voeren. Ze vinden het allemaal prima maar nemen geen enkel initiatief want dat is "ingrijpen in de markt" en dat mag niet. Wat wel mag; hier vrachtwagenchauffeurs voor 230, - per maand laten rijden. Wat ook mag: subsidies geven aan vrachtwagenbedrijven zodat al het werk van de kleine haarvaten van de Franse kanalen naar de grote vaarwegen gebracht wordt, nota bene door de VNF, dus door de schipper zelf betaald! Vervolgens bepaalt de VNF dat als er niet meer gevaren wordt er ook geen onderhoud gepleegd hoeft te worden aan de kanalen. Dat is natuurlijk geen ingrijpen in de markt "piepte het musje"

Ach, schippers en musjes ze hebben meer overeenkomsten dan je zou denken. We zijn niet indrukwekkend maar de wereld ziet er zonder ons een stuk minder aantrekkelijk ook. Bij musjes lijkt het wel of men eindelijk de waarde van die beestjes inziet maar worden de schippers ook op juiste waarde geschat?

Aan u het woord.

ASV Jaarverslag 2015

Is 2015 voor de binnenvaart een goed jaar geweest? Daar lijken de meningen over verdeeld. Er was sprake van de langste aaneengesloten laagwater periode van de laatste 40 jaar wat ongeveer een derde van het jaar tot een grotere vraag naar scheepsruimte heeft geleid. Als gevolg daarvan zijn goede vrachtprijzen betaald in die periode. Het lage water van 2015 heeft andermaal laten zien dat het aanhouden van reservecapaciteit in de binnenvaart noodzakelijk is en dat verladers hiervoor dienen te betalen.

Voor de schepen tot 1000 ton was het jaar veel minder positief. Zoals verwacht is het aantal kleine partijen naar Veghel geslonken met de opening van het Maximakanaal. Op de overgebleven kleine vaarwegen is nog sterker zichtbaar geworden dat er sprake is van beleid door overheden dat de kleine binnenvaart nog verder tegenwerkt. De VNF in Frankrijk heeft zelfs bekend gemaakt 70% te gaan bezuinigen op onderhoud en reparatie van de kleine vaarwegen in Frankrijk. Ondertussen worden de kosten van een klein schip alleen maar hoger door allerlei eisen, terwijl het wegvervoer nog meer gebruik maakt van spotgoedkope arbeidskrachten uit Midden- en Oost Europese landen.

Voor de ene schipper zal 2015 zeer positief zijn geweest en voor een ander zal de situatie inmiddels uitzichtloos geworden zijn.

Er zijn in 2015 veel overleggen, bijeenkomsten, gesprekken en hoorzittingen geweest waar het van wezenlijk belang was dat de ASV daarbij aanwezig was als de onafhankelijke belangenbehartiger van de particuliere binnenvaart. Dat heeft de vrijwilligers in het bestuur en de denktank veel tijd en energie gekost. Dat is echter niet voor niks geweest, want de ASV is een sterkere partij geworden dan dat ze eind 2014 was. Het ledenaantal is daarnaast wederom gestegen. Door verkoop van hun schip zijn er echter ook een aantal leden uitgeschreven. Gelukkig blijven de meeste wel behouden als donateur.

Symposium
In mei heeft de ASV in samenwerking met Ons Recht een symposium georganiseerd over de binnenvaartvervoersmarkt. Het doel was om vanuit verschillende invalshoeken te bespreken hoe er met de huidige marktsituatie dient om te gaan. De centrale vraag was: Crisis of nieuwe realiteit? Ondanks dat de opkomst tegenviel, wat zeker niet gelegen heeft aan een gebrek aan inzet door individuen, was het een uitstekend georganiseerd symposium op een prachtige locatie. Inhoudelijk was het een constructieve dag. Er waren diverse sprekers vanuit verschillende hoeken van de binnenvaart en er is een discussie geweest waaruit een aantal conclusies zijn getrokken.

Ligplaatsen en nautisch
Nog meer dan in het jaar daarvoor werden bestuur en denktank in 2015 geconfronteerd met nautische zaken waarvan gemeend werd dat die door vereniging Schuttevaer onvoldoende werden opgepakt. Met name aangaande ligplaatsen is veel tijd gestoken in het bij vaarwegbeheerders, politiek en grote publiek duidelijk maken hoe schippers wonen, werken en leven. Zo is er gepleit voor voldoende goede ligplaatsen bij de nieuwe sluis in Terneuzen, tegen een invaarverbod van de 1e Rijksbinnenhaven in IJmuiden en is er bij de gemeente Deventer iets in gang gezet zodat er inmiddels een beter betalingssysteem is voor walstroom.

Daarnaast zijn een aantal nautische zaken, zoals verslibbing van de Eems, falende bediening op afstand en spitsuursluitingen aanhangig gemaakt met als resultaat dat de ASV steeds vaker wordt gevraagd haar mening te geven over nautische kwesties. Zo ook bij een hoorzitting in de Tweede Kamer over de Nederlandse vaarwegen

CCR
Nieuw in 2015 waren de overleggen met de kersverse rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven Dick van Doorn. In dat overleg, wat tien maal is gehouden in 2015, bespreken ASV, CBRB en BLN-Schuttevaer onderwerpen die bij de CCR, Europese Commissie of anderzijds internationaal spelen. Er zijn veel onderwerpen naar voren waaronder; Nieuwe Europese emissienormen, Duitse vaarwegenplannen, eisen aan autokranen, lig- en autoafzetplaatsen langs de Rijn, Strekkenkennis en de technische in relatie tot rijnkruisend verkeer. In 2016 zal dit overleg worden voortgezet, echter menen de deelnemers dat 6 overleggen per jaar voldoende is.

Van de overgangsbepalingen, waar de ASV zich al jaren tegen verzet, is er op 1 januari 2015 van een aantal de termijn afgelopen. De Lidstaten van de CCR richten zich nu volledig op het vinden van werkbare oplossingen voor de eisen van in het moratorium. De ASV heeft daaraan bijgedragen door in diverse bijeenkomsten haar mening te geven over de eisen aan autokranen en de geluidseisen.

Overlegstructuur
In het verleden heeft de ASV regelmatig kenbaar gemaakt dat er behoefte is aan een direct en structureel overleg tussen het ministerie en de sector en daarbij vaak gerefereerd aan het opgeheven Deelorgaan Binnenvaart. Zo ook in 2015. De ASV werd verrast door een exorbitante verhoging van boetes door ILenT. Navraag leerde dat dit was voorgelegd aan de sector in een overleg met CBRB en BBZ. Er zijn vervolgens Kamervragen gesteld en uit de antwoorden van de minister bleek dat er geen nieuw Deelorgaan Binnenvaart zal worden opgezet. De minister vindt dat er voldoende direct en structureel overleg is middels het OTNB en het vooroverleg van de plenaire vergadering van de CCR.

Dit onderwerp is ook besproken met BLN-Schuttevaer en er is gebleken dat de organisaties verschillend denken over de overleggen met het ministerie e.d.
ILenT heeft daarentegen wel een structureel overleg te willen met de sector. De ASV zal hier ook bij worden betrokken en begin december heeft een eerste overleg plaatsgevonden om de opzet te bespreken.

ESO
In de voorjaarsvergadering hebben de leden zich positief uitgesproken over het verder onderzoeken en overwegen van een toetreden tot de ESO. Het bestuur en de denktank heeft hieromtrent gesprekken gevoerd met Ons Recht en BLN-Schuttevaer Alle bevindingen en constateringen uit die gesprekken zijn voorgelegd aan de leden in de najaarsvergadering en die hebben besloten dat de ASV geen lid wordt van de ESO.

Reservefonds
In 2014 was al bekend geworden dat EBU en ESO dit fonds voorlopig alleen willen gebruiken om hun organisaties te versterken. In 2015 werd duidelijk dat men om 6 miljoen vraagt over een periode van 10 jaar voor een Europees overlegplatform van EBU en ESO. Bij een bijeenkomst om dit platform toe te lichten was de ASV met een delegatie aanwezig en heeft geuit dat het Reservefonds nooit bedoeld is geweest om de organisaties ermee te bedruipen. Om die reden heeft de ASV aan het eind van 2015 een aanvraag gedaan van 10 miljoen euro uit het Reservefonds voor het opzetten van een Markttransparantiesysteem.

Samenwerken
Uit het jaarverslag 2015 blijkt wel dat er veel werk is verzet door het bestuur en de denktank van de ASV. Het was wel een moeizaam jaar waarin veel aandacht is besteedt aan nautische zaken, wat in wezen niet de kerntaak is van de ASV.
Ondanks een goede wil heeft het structurele overleg met BLN-Schuttevaer niet geleid tot het samen oppakken van onder-

werpen of andere vormen van structurele samenwerking en er werd vanuit de politiek nog maar mondjesmaat gereageerd op zaken die de ASV over het voetlicht bracht. Ook heeft er binnen Ons Recht een verandering plaatsgevonden die de goede contacten hebben doen vertroebelen. Het contact loopt voornamelijk via een aangenomen beleidsmedewerker en niet meer met de bestuursleden waar de ASV veel mee is opgetrokken.

Er wordt wel steeds meer geluisterd maar we zijn er nog lang niet. Er liggen nog veel dossiers waar we in de komende tijd graag vooruitgang willen boeken zoals AIS, huisvuil, afval van de lading, ligplaatsen, CCR-eisen en alleenvaart op de Westerschelde.

Hoe dan ook, 2015 wordt achtergelaten en strijdbaar als altijd gaat de ASV verder in 2016.

Ron Breedveld

Foto: Wouter Stam

De ESO en het Markttransparantiesysteem AGORA

Zaterdag 27/02 heeft de ESO-Raadsvergadering het Markttransparantiesysteem – AGORA besproken.

Op onze vraag aan de ESO of wij verwacht werden om ons Markttransparantiesysteem toe te lichten hebben wij een negatief antwoord ontvangen. Maar nu zien we dat het plan “niet concreet genoeg is om een standpunt in te nemen”.

De heer Devos schrijft ons namelijk namens de ESO: “De Raad heeft zich niet pro of contra uitgesproken omdat het geheel momenteel niet concreet genoeg is om een standpunt in te nemen”. Wellicht was het dan toch verstandig geweest om de ASV aanwezig te laten zijn zodat wij de concrete invulling duidelijk hadden kunnen maken, zoals wij eerder bij een overleg met de heer Devos en mevrouw Duursema hebben gedaan. De ASV heeft een bijlage gestuurd met de mogelijke uitwerking van het voorstel aan de beide ESO vertegenwoordigers maar er is geen vraag geweest om die uitwerking te delen met de andere ESO leden.

Het is een gemiste kans want wellicht hadden we dan ook met de input van de andere leden van de ESO onze voorstellen meer richting kunnen geven, aangepast aan de wensen en behoeften van de leden van de ESO. Helaas is deze kans niet aangegrepen en is er daardoor nu sprake van onnodig tijdverlies.

Binnen de ESO is het dossier toegewezen aan de ESO-commissie Markt & Economie die het verder moet behandelen en de Raad op de hoogte zal houden van de ontwikkelingen en voortgang.

De voorzitter van de ESO-commissie Markt & Economie is in principe een vertegenwoordiger van het CNBA. Daar zijn echter bestuursverkiezingen geweest en de mandaten moeten nog door hen bekrachtigd worden. Tot zolang neemt Alain Devos (CITBO/OR) het ad-interim voorzitterschap waar van deze commissie.

Deze voorzitter heeft geopperd dat er een ASV delegatie uitgenodigd zou kunnen worden op de eerstvolgende vergadering van de ESO-commissie Markt & Economie die is gepland op donderdag 14 april in Duisburg. Daarbij zou de ASV dan wel haar voorstel voor markttransparantie “AGORA” kunnen toelichten aan de leden van deze commissie en zouden er de vervolgstappen besproken kunnen worden.

Opvallend is wel dat de ESO-Raad uitdrukkelijk en unaniem heeft gesteld dat er geen koppeling zal worden gemaakt met het Europees IWT platform dat ESO en EBU aan het opzetten zijn.

Oftewel: de 6 miljoen die ESO en EBU voor hun Europees IWT platform hebben bedacht zouden niet gekoppeld mogen worden aan de 10 miljoen die de ASV vraagt voor een markttransparantiesysteem volgens de ESO.

De ESO vindt dat de twee initiatieven behandeld moeten worden als afzonderlijke dossiers waarbij vermeden moet worden dat deze elkaar op een of andere manier hypothekeren.

De ASV vindt juist dat ESO en EBU zichzelf ongeloofwaardig maken als zij zich niet voluit inzetten voor een markttransparantiesysteem.

Natuurlijk zal de ASV van harte bereid zijn haar voorstel te bespreken binnen de ESO Raad en vragen dan ook aan de leden samen met ons op de eerstvolgende ASV vergadering hier enthousiast over mee te denken hoe we de invulling concreter kunnen maken.

Alleenvaart Westerschelde

Voorstel Algemeene Schippers Vereeniging en Koninklijke BLN-Schuttevaer

Historie
Tijdens dit al lang lopend overleg met de diverse instanties zijn de uitgangspunten van ondergetekenden steeds geweest dat;

a) de Westerschelde weliswaar een bijzondere vaarweg is met bijbehorende bijzondere aandacht, maar,
b) dat dit geldt voor meerdere vaarwegen, zoals het IJsselmeer, de Waddenzee, de Oosterschelde, het Rotterdamse, Amsterdamse en Antwerpse havengebied etc.;

er in de visie van ondergetekenden en de bij ons bekende vaarweggebruikers uit de binnenvaart geen overwegende redenen zijn om, in tegenstelling tot die andere vaarwegen, alleenvaart voor schepen tot 55 meter niet toe te staan op de Westerschelde;…

door in het Westerscheldegebied de uitzondering op de in België en Nederland geldende regels voor de alleenvaart te handhaven de concurrentiepositie van het kleine schip tot 55 meter wordt geschaad.

Voorstel
Ondergetekenden komen, na een raadplegingsronde langs diverse belanghebbende schippers en intern overleg tot het volgende voorstel:

***Geen concessies mogen worden gedaan aan het tonen van goed zeemanschap door (uiteraard) de alleenvaarders, maar zeker ook door de overige (zee) vaart en het uitvoeren van controles en handhaving ervan. Dit is de belangrijkste inperking van gevaar! ***

1) Vooraleer toegangspunten tot de Westerschelde worden verlaten, controleert de schipper middels een checklist ruim vaarwater alle punten aan boord. Inclusief de voorafgaand aan de uitvaart bij de verkeerspost opgevraagde wind-gegevens. Deze lijst dient minimaal de controles “wind- en watervast” te bevestigen en ingevuld en wel, bij controle in de stuurhut aanwezig te zijn.
2) Bij dit contact met de verkeerspost en, indien daar aanleiding toe is onderweg, meldt de betreffende schipper zich met zijn scheepsnaam als alleenvaarder,
3) Als vaarroute dient, rekening houdend met (dwarse) wind en stroming, zoveel mogelijk een koers buiten de hoofd-tonnenlijn te worden gevolgd.
4) Overtocht is niet toegestaan tussen 22.00 u. en 06.00u., en mag niet worden aangevangen bij een zicht van minder dan 2000m., tenzij radarondersteuning aan boord aanwezig is. Bij slecht zicht in de zin van Artikel 19 van het Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW), is de vaart op de (hoofdtransport-as) Westerschelde voor alleenvaarders niet toegestaan.
5) Het schip dient voorzien te zijn van een goed-werkende automatische piloot.
6) Het schip dient voorzien te zijn van een goed werkend goedgekeurd A.I.S.-apparaat, aangesloten op een bijgewerkt digitaal kaartsysteem, zodat ten allen tijde de schipper en de overige vaarweggebruikers de positie, koers en voortgang van het schip kunnen volgen.
7) Reddingsmiddelen aan boord moeten volgens de voorschriften beschikbaar en voor onmiddellijk gebruik aanwezig zijn, de schipper moet zich, indien noodzakelijk, overal aan dek veilig kunnen verplaatsen, daarbij voorzien van een goedgekeurd automatisch opblaasbaar reddingsvest.
8) Om een goede uitkijk te kunnen waarborgen zoals omschreven in Artikel 5 van het SRW dient zo nodig hiertoe camera’s of spiegels aanwezig te zijn.
9) De vaarplanning dient zodanig te worden gekozen, dat de verblijfsduur op de Westerschelde niet langer is dan strikt noodzakelijk, waarbij het oversteken van de hoofdvaarweg tot een minimum beperkt wordt.
10) Alleenvaart is alleen toegestaan als de schipper het te bevaren traject minimaal 6x heeft bevaren.

Onder deze voorwaarden wordt alleenvaart op proef toegestaan voor schepen <55 meter, niet geladen met ADN-goederen, vooralsnog alleen op het traject Hansweert-Terneuzen v.v. Een jaar na invoering van dit besluit vindt een evaluatie plaats. Op dat moment, of zoveel eerder als eventueel noodzakelijk wordt geacht, vindt opnieuw overleg plaats tussen (vertegenwoordigers van) alle betrokkenen.

In de hoop hiermee passende voorstellen te hebben gedaan. Wij zijn bereid tot nadere toelichting,

hoogachtend,
Namens het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging,

Ron Breedveld Vicevoorzitter
Jos Evens Denktanklid

Mede ondersteund door Koninklijke BLN-Schuttevaer

Voorstel alleenvaart Westerschelde vervolg maart 2016

Het voorstel dat is ingediend door de ASV is begin maart behandeld in de Schelde Directeuren Vergadering (SDV), maar zal vooralsnog niet worden geagendeerd voor de vergadering van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Men heeft geoordeeld dat er nog informatie gemist wordt die nodig is om een gefundeerde beslissing te kunnen nemen.

Er is afgesproken dat er een nieuw voorstel kan worden ingediend. Afgesproken is ook dat partijen hierover nog nader met elkaar van gedachten kunnen wisselen.

Ontwerpbesluit ligplaatsen Noordhollandsch Kanaal

Provincie Noord Holland stuurde ons onderstaand bericht:

"Op 26 januari jl. stuurde ik u een e-mail met een ontwerpbesluit voor het Noordhollandsch Kanaal (ligplaats nemen). In dat besluit werd onder meer het volgende aangepast:

- '12 uur' wordt veranderd in '24 uur'; men mag dus gedurende 24 uur na het beëindigen van de 3 x 24-uurperiode niet opnieuw ligplaats nemen, aan te geven door onderborden; dit geeft onze Handhaving meer mogelijkheid tot handelen bij overtredingen;

Bij een soortgelijk voornemen elders heeft de provincie zeer recent besloten de termijn waarbinnen niet opnieuw ligplaats mag worden genomen op te rekken tot 168 uur (één week). De langere periode geeft een nog betere mogelijkheid tot handhaving. Daarom willen wij deze periode ook voor het Noordhollandsch Kanaal gaan toepassen.

Ik zou graag in de loop van deze week horen of u overwegende bezwaren hebt tegen deze aanpassing van het ontwerpbesluit. Als ik niets van u hoor, ga ik ervan uit dat u tegen deze aanpassing geen bezwaar hebt."

De ASV moest wel direct reageren en deed dat als volgt:
Dank voor uw bericht. Ik zal het doorsturen naar het bestuur en denktank van de ASV maar ik kan op voorhand melden dat wij daar GROOT bezwaar tegen maken. U denkt kennelijk alleen vanuit het handhavingsidee, de noden en behoeften van de schipper spelen in uw visie duidelijk geen enkele rol.

U verwijst naar een andere situatie waar dit besluit reeds gevallen is: wij vragen u aan te tonen waar dat dan plaatsgevonden heeft en welke stappen er zijn gezet om de binnenvaartsector hierin mee te laten spreken.

In uw mail geeft u ons slechts 4 dagen om te mogen reageren anders zijn we akkoord. Dat doet u terwijl onze ervaring is dat de provincie zelf altijd nogal wat tijd neemt om te reageren. Ons met deze tijdsspanne opzadelen is wat de ASV betreft ronduit onfatsoenlijk.

Wij zullen via de diverse moderne media zorgen dat alle betrokkenen op de hoogte worden gesteld. U laat ons geen keus om deze onsympathieke weg te bewandelen gezien uw tijdspad.

Zodra ik meer inhoudelijke reacties heb ontvangen zal ik het doorgeven.

Enkele uren daarna was er al een reactie die we doorgestuurd hebben:
"zeker nu met de stremming in Zaandam, de voorgenomen langdurige stremming in Zaandam alsmede de vele zandtransporten die vanaf het IJsselmeer richting de kop van Noord-Holland verwacht mogen worden, is dit onwerkbaar. Met 24 uur is het voor een schip zelfs ook maar onmogelijk om twee reizen op een dag te doen te doen. Bijvoorbeeld IJsselmeer – Schagerbrug vv. Dan ben je dus 's ochtends en 's avonds op dezelfde plek… Deze regeling maakt onmogelijk."

Dat geeft wel aan dat er kennelijk door u de huidige situatie helemaal niet meegenomen is in uw voornemen. Maar om ieder misverstand te vermijden: het blijft zo dat wij het onbespreekbaar vinden dat schippers die noodzakelijk zijn voor de economie constant als opgejaagd wild bejegend worden. Als uw enige motivatie is "te kunnen handhaven' dan is dat wel diep treurig.

We hebben vervolgens meerdere reacties vanuit de denktank toegestuurd waarop onderstaand antwoord kwam:
"Ik heb uw reacties gelezen en ben van mening dat u daar een punt heeft. Wij zouden een onderscheid kunnen maken tussen beroepsvaart en recreatievaart.

Met andere woorden: voor de beroepsvaart blijft 12 uur gelden, voor recreatievaart 168 uur (één week). Dit zou de situatie voor de beroepsvaart ongewijzigd laten.

Ik neem aan dat u hiermee kunt instemmen. Ik hoor graag uw reactie."

Uiteindelijk is besloten dat er een periode van zes weken zal zijn waarin een zienswijze kan worden ingediend op het 2e Ontwerpbesluit aangezien het hier een nieuw ontwerpbesluit betreft met een wezenlijke verandering ten opzichte van het 1e ontwerpbesluit. Deze periode loopt tot 1 mei a.s.

Hieronder de tekst van het 2e Ontwerpbesluit::

ONTWERPBESLUIT

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van, nr. 2016- , tot wijziging van het besluit van 24 oktober 1995, nr. 95-901256, houdende instelling van een ligplaatverbod (ankeren en meren) op het Noordhollandsch Kanaal.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

overwegende,

dat wij op grond van artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet het bevoegd gezag zijn voor het Noordhollandsch Kanaal;

dat wij als bevoegd gezag krachtens artikel 5 van de Scheepvaartverkeerswet kunnen besluiten tot het aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens;

dat wij in ons besluit van 24 oktober 1995, nr. 95-901256 het nemen van ligplaats langs het Noordhollandsch Kanaal hebben verboden, met uitzondering van de met verkeerstekens E.5 en E.7 van Bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement aangegeven locaties langs het kanaal;

dat wij voor de hierbovenbedoelde locaties onder meer hebben bepaald dat niet binnen 12 uur na beëindiging van een periode van 3 x 24 uur opnieuw ligplaats mag worden ingenomen door hetzelfde vaartuig;

dat deze regeling ervoor dient om scheepvaart afwisselend gelegenheid te geven om voor bepaalde tijd af te meren op deze locaties;

dat wij echter hebben ondervonden dat een langere periode dan 12 uur waarbinnen recreatievaart niet opnieuw ligplaats mag nemen meer reële mogelijkheden biedt om de afmeerregeling te kunnen handhaven en zodoende deze P-plaatsen te kunnen laten functioneren als passantenplaatsen in het belang van de recreatievaart;

dat wij daarom, na kennis te hebben genomen van de binnengekomen zienswijzen op ons eerste ontwerpbesluit, dat uitging van een periode van 24 uur, voornemens zijn de periode waarbinnen recreatievaart niet opnieuw op dezelfde P-plaats ligplaats mag nemen uit te breiden tot 168 uur (één week);

dat wij voor de beroepsvaart de termijn van 12 uur waarbinnen niet opnieuw op P-plaatsen ligplaats mag worden nemen handhaven op 12 uur, teneinde te voorkomen dat de sector in zijn bedrijfsuitoefening wordt geschaad;

dat wij het gebruik van P-plaatsen voor de recreatievaart , aangeduid met "sport", na beëindiging van het jaarlijkse zomervaarseizoen op 1 november beëindigd willen zien, waardoor de P-plaatsen op 1 april van het daaropvolgende jaar volledig als passantenplaats voor de recreatievaart

kunnen functioneren;

dat wij derhalve ons besluit van 24 oktober 1995, nr. 95-901256, onder II, in de hierbovenbedoelde zin aanvullen dan wel wijzigen;

dat wij het ontwerpbesluit voor het kenbaar maken van zienswijzen hebben toegezonden aan:
Koninklijk Nederlands Watersport Verbond te Nieuwegein;
Waterrecreatie Nederland;
Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB;
HISWA;
Port of Den Helder;
Verbond Nederlandse Motorbootsport;
KSV Schuttevaer, regiovertegenwoordiger van Noord-Holland;
Algemeene Schippers Vereeniging;
BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart;
EVO Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport te Zoetermeer;
Gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord;
Gemeente Waterland;
Gemeente Landsmeer;
Gemeente Purmerend;
Gemeente Wormerland;
Gemeente Beemster;
Gemeente Alkmaar;
Gemeente Castricum;
Gemeente Bergen;
Gemeente Langedijk;
Gemeente Schagen;
Gemeente Hollands Kroon;
Gemeente Den Helder;

dat wij onze beslissing hebben getoetst aan de door de Scheepvaartverkeerswet beschermde onderstaande belangen:
a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
b. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
c. het voorkomen of beperken van schade door de scheepvaart aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken gelegen in of over scheepvaartwegen;
en mede aan het belang van het voorkomen of beperken van:
d. hinder of gevaar in het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
e. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen;

dat met de hiervoor beschreven maatregel de hierboven onder a. en b. genoemde belangen worden verzekerd;

dat er, voor zover bekend, geen sprake is van andere relevante belangen die het nemen van dit besluit in de weg staan;

gelet op de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement en het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer;

besluiten:

A. met ingang van heden onderdeel II, sub d als volgt vast te stellen: als het beroepsvaart betreft, niet binnen 12 uur na vertrek van een P-plaats aldaar opnieuw ligplaats mogen innemen;

B. met ingang van heden na onderdeel II, sub d, een nieuw sub e in te voegen met de onderstaande tekst:

als het recreatievaart (kleine schepen) betreft, niet binnen 168 uur (één week) na vertrek van een P-plaats aldaar opnieuw ligplaats mogen innemen;

C. met ingang van heden na onderdeel II, sub e, een nieuw sub f in te voegen met de onderstaande tekst:

als het recreatievaart (kleine schepen) betreft, op voor recreatievaart openstaande P-plaatsen uitsluitend ligplaats mogen nemen van 1 april tot en met 31 oktober;

D. te bepalen dat het besluit van kracht wordt één dag na de dag van uitgifte van het Provinciaal Blad.

Haarlem,

Gedeputeerde Staten voornoemd,
namens dezen,

het hoofd van de sector
Beheerstrategie en Programmering infrastructuur,
F.J. van der Linden.

Uitgegeven op .....

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris.

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 123, 2000 MD Haarlem.

U kunt telefonisch een folder aanvragen over de bezwaarprocedure (023-514 41 41) of voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl.

Eneco en de windmolens

Brief aan de ENECO betreffende het plaatsen van windmolens bij IJmuiden

Geachte,

Naar aanleiding van mijn bezoek aan IJmuiden heeft er een nogal stormachtige discussie plaats gevonden binnen de Denktank van de A.S.V. dat is ook niet vreemd IJmuiden ligt tenslotte aan zee.

De stelling van de Algemeene Schippers Vereeniging dat , een binnenschip naast een bedrijfsmiddel ook een woning is, in de zin der wet , ook genoemd in de Grondwet, aangaande de bescherming die
een burger mag verwachten , van de diverse Overheden , staat nog steeds recht overeind .

Dit maakt het feitelijk onmogelijk windmolens op deze locatie te plaatsen omdat alle schepen die hier liggen of kunnen liggen, omdat er meerpalen staan ,zich bevinden binnen een straal van 500 meter .
De wet is daar duidelijk over, de minimale afstand tot een woning is in dit geval 500 meter .

U weet dat ik dit ook heb ingebracht tijdens de rondgang , die ik met u mocht maken.

Nu is het ons bekend dat het hier een industrie zone betreft , maar dat laat onverlet dat er een woning binnen het risico gebied van de windmolens aanwezig is.

Tevens willen wij voor de langs varende schepen duidelijke metingen over de radar frequenties van binnenvaartschepen omdat binnenvaart radars sterk afwijken van de overige radars van zeevaart en verkeersbegeleiding. Praktijk ervaringen op andere plaatsen hebben uitgewezen dat er soms sterke storingen optreden. Ook data en telefoon verbindingen zijn soms gevoelig op molens van deze omvang en met deze opgewekte vermogens. Wij hebben gezien dat dit al uw aandacht heeft in het onderzoek , maar wij willen dit toch graag nogmaals benadrukken.

De ligplaatsen aan de buitenzijde van de spuisluizen liggen ook binnen het gevaren gebied als er iets mis mocht gaan met deze giga molens. De bedoelde ligplaatsen zijn ook aangewezen voor schepen met gevaarlijke lading de zogenaamde ADN goederen en verdienen om die reden, extra bescherming.

Helaas kunnen wij dan ook geen positief advies afgeven voor het plaatsen van deze windmolens met de project naam , Windpark Spuisluis .

Hoogachtend Algemeene Schippers Vereeniging , namens deze Ger Veuger.

Hieraan voorafgaande:

Betreft: Windmolenpark spuisluis IJmuiden.

Rotterdam 8 oktober 2015

Enige tijd geleden heeft u met de ASV contact opgenomen om een reactie te vragen betreffende de gevolgen voor de binnenvaart van de bouw van het windpark spuisluis.

Naast de doorgestuurde mails met reacties willen we als ASV hierbij graag (wellicht ten overvloede) onze reactie kenbaar maken.

Als eerste willen wij u bedanken voor uw vraag onze ervaringen als schippers met windmolens met u te delen zodat u en wij er voordeel van zouden kunnen hebben om op voorhand zaken anders aan te pakken wat achteraf eigenlijk onbetaalbaar zou kunnen zijn.

Als binnenvaart zijn wij zeker niet onbekend met windmolens, we varen er vaak langs en op vele ligplaatsen zien wij op verschillende afstanden windmolens staan langs ligplaatsen.

Men lijkt vaak makkelijk voor deze optie te kiezen hoewel voor mensen met huizen (walbewoners) er een regeling is dat ze minimaal op 350 of meer afstand van woningen moeten staan vanwege de overlast die ze toch veroorzaken. Helaas zien wij dat deze norm zeker niet voor de binnenvaart geldt, we zien een afstand van 20 tot 50 meter op vele ligplaatsen.

Ook (b)lijken veel partijen te vergeten dat ook op schepen gezinnen leven en als je afmeert er tijdelijk even gewoond wordt met je gezin.

Als ik voor mezelf spreek; ik liep gisteravond onder en langs de windmolens in Enkhuizen op een dijk, alwaar we lagen afgemeerd met ons schip, dat geeft geluidsoverlast en het is altijd toch wat beangstigend omdat de molens over je hoofd zwiepen en het hele grote gevaartes zijn als je er onderdoor moet lopen.

Wij weten vanuit de binnenvaartsector dat je nooit onder een hijslast mag doorlopen dus ook niet onder draaiende molens, maar in de binnenvaart overkomt het je nogal eens omdat je geen keuze hebt als je niet aan boord gekluisterd wilt blijven.

Maar als er geen rekening gehouden wordt met de tijdelijke bewoners, als de binnenvaart is, die bijvoorbeeld boodschappen willen doen, even met kinderen aan de wal gaan, met hun hondje gaan lopen of een dokter- of familiebezoek afleggen of vele andere redenen om van een schip aan de wal te gaan, gaan mensen onder windmolens langs en het is nooit prettig.

Werk je aan dek dan heb je last van hinderlijk slag schaduw en soms ook in je woning en stuurhut. Dan schrik je telkens als de molen gereset (stil gezet)moet worden. En natuurlijk heb je aan dek geluid hinder van de molen. Binnen een straal van 200 meter hebben schepen geen internet of fatsoenlijk tv signaal meer, wat erg irritant gevonden wordt en een ligplaats minder in trek maakt.

Wij denken ook dat andere mensen niet onder of vlak bij een molen willen wonen, waar een wiek bij losraken terecht kan komen. In Duitsland is een turbine in brand gevlogen daar moet je niet aan denken, natuurlijk gebeurt dat vaak bij verouderde modellen maar wat nieuw geplaatst is is over 20 jaar misschien oud en gevaarlijk.

Langs varen wordt wel geaccepteerd. Dus op een bepaalde afstand langs vaarwegen c.q. geulen kan wel probleemloos.

Een collega zegt; Heb me ook wel eens afgevraagd bij de Volkerak ligplaatsen, waar zelfs molens boven kegelschepen draaien immers zijn de gevolgen niet te overzien als er iets gebeurt. Wij weten niet of tankers ook in dit ligplaatsgebied in een plek gaan krijgen in IJmuiden.

Ook hebben wij vernomen dat er ook sneeuw vanaf kan vallen, die eerst ophoopt op de turbine huis en er dan bij dooi vanaf glijdt, niet echt veilig als het pad er vlak bij of onderdoor gaat, ook al zal dat maar zelden gebeuren.

Mocht de enige mogelijkheid voor plaatsing toch langs de ligplaatsen zijn,dan dringt de ASV er op aan om toch een flinke afstand tussen de schepen en molens te plaatsen, zodat er een pad aan de waterkant kan komen zonder onder een molen door te moeten lopen en er een redelijke afstand is qua geluid en slag-schaduw en veiligheid(sgevoel)!

Ook in geval van een mogelijke calamiteit is het niet prettig dat de windmolen praktisch boven de schepen staan.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,
Esther Lubbers
Lid denktank ASV

Ps. Wellicht kan dit ook nog een argument zijn:
http://beurs.com/2015/10/01/duitsland-moet-duizenden-windmolens-afbreken/63924

Reactie ENECO

Reactie Eneco op de brief van de ASV betreft initiatief windmolens van Windpark IJmond & Eneco

Eneco heeft deze brief gedeeld met zowel RWS en de provincie Noord-Holland/Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, zodat zij onze standpunten ook kennen.

Het eerste punt (schepen zijn ook woningen, ze liggen er alleen niet permanent) is in de ogen van Eneco geen valide reden om bezwaar te maken. Schepen vallen volgens de Provinciale Ruimtelijke Verordening namelijk niet onder de gevoelige objecten waartoe men 600 meter afstand moet aanhouden. Neemt uiteraard niet weg dat Eneco de schepen wel zien als tijdelijke buren, met wie Eneco ook een goede verstandhouding wil.

Met het tweede punt uit de ASV brief houdt Eneco rekening waar het veiligheid betreft (de wal- en scheepsradar moeten goed blijven functioneren), maar zijn ze in eerste instantie terughoudend als het meer aan het wooncomfort linkt. Met TNO, die het onderzoek naar de invloed van het windpark op de walradar/scheepsradar/marifoon uitvoert, heeft Eneco overlegd wat de extra kosten zijn voor zo'n aanvullend onderzoek. Een onderzoek naar verstoring van het wifi signaal en mobiel telefoonverkeer bleek niet zo makkelijk mee te nemen in het huidige onderzoek omdat er behoorlijk wat extra data opgehaald en geanalyseerd moet worden. Daarom kiest Eneco ervoor om zich in eerste instantie te richten op alle "vergunningsverplichte" onderzoeken. Die bepalen of Eneco kansrijk is om het windpark te bouwen. In de vergunningsfase kan de ASV haar bezwaar officieel maken, waardoor Eneco opnieuw naar dit punt zal kijken (maar dan is Eneco met het project ook weer een stapje verder en is het daardoor gerechtvaardigd om extra kosten te kunnen maken voor aanvullend onderzoek).

Los van de juridische stappen, is Eneco gewend om ook tijdens de bouwfase en de operationele fase van het park een goed contact met de omgeving te hebben. Indien er dan dingen gebeuren die op voorhand niet voorzien zijn of er behoefte is aan overleg over zaken die overlast geven voor de schippers, is de sitemanager het aanspreekpunt. Samen zal er dan gekeken worden of er middels aanpassingen minder overlast gegenereerd kan worden.

Tot zover de brief van Eneco

Waarbij beide partijen (Eneco en de ASV) hun wederzijdse waardering uitspreken voor de prettige samenwerking tot nu toe.

De lezer aan het woord

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

Een van onze leden heeft samen met de denktank en het bestuur een discussie gevoerd over de gevolgen van het plaatsen van windmolens voor de binnenvaart.

Windmolens een bedreiging voor de binnenvaart?

Wanneer de windmolens volgens het huidige plan in IJmuiden geplaatst worden betekend dit in de praktijk dat er in verband met de veiligheid niet meer bij de eerste Rijksbinnenhaven en de 3e Rijksbinnenhaven geladen en gelost zou kunnen worden, en dat alle afmeermogelijkheden in de het havengebied van IJmuiden/Velsen zouden moeten vervallen. Wil men aan ook maar de Nederlandse eisen kunnen voldoen dan zal het hele sluizencomplex verboden terrein worden bij de komst van deze windmolens.

Heeft RWS net een kluif belastinggeld verknoeid aan het zetten van afmeerpalen zonder afloop mogelijkheden, kunnen ze weer belastinggeld laten verdampen door ze te verwijderen omdat schepen die er op afmeren in de gevarenzone van de windmolens komen te liggen. De eeuwig durende beweging van het rollende geld waar wij met zijn allen voor moeten opdraaien maar waar niemand iets aan heeft.

In Duitsland wordt de voor de mens veilige marge om de windmolen op 1500m gesteld. In Nederland is dit 500m. Niet dat de molens anders zijn, de Nederlanders zijn gemoedelijker en slaperiger.

Als je tijdens het schutten een ijspegel van zo’n wiek door je hoofd krijgt dan heb je in het gunstigste geval nooit meer last van de problemen in de binnenvaart. Ik denk dat het verplicht met een gecertificeerde helm op aan dek lopen onvoldoende is om je te beschermen voor de calamiteiten die door deze belachelijk grote windmolens kunnen ontstaan. Ik zie het al voor me: “Zonder het dragen van een gecertificeerde helm is het betreden van de pont niet toegestaan.” Er zullen eerst wel weer dooien moeten vallen.

Hier is een brief van de bewoners van het deel van IJmuiden wat ook plat gegooid zou moeten worden om aan de afstandsnorm te kunnen voldoen: http://www.wijkplatformsvelsen.nl/ijmuiden-noord/zienswijze-windturbines-nov-2014/ Ze hebben er goed over nagedacht en bevestigen het gesprek met de fysiotherapeut van afgelopen week dat het hier allang onleefbaar is. Ze wist te vertellen dat de patiënten uit Velsen en omgeving er veel ernstiger aan toe zijn dan die uit Haarlem. Na het lezen van dit artikel was voor mij wel weer duidelijk waarom.

Ik doe er nog een schepje bovenop van uit een gezichtspunt laag boven water. Lang nadat alle kleur, muziek en mensen uit de havens van IJmuiden verdreven zijn zullen de windmolens doorgaan met extra lijken te produceren onder de overwinterende vogels en een ravage aanrichten onder de jonge vogels die hier opgroeien en hun eerste vlieglessen krijgen doordat hen de kop al afgehakt wordt voordat ze volwassen zijn. Het nestelende ijsvogelpaar en de groenling zullen uit beeld verdwijnen, het gezang van de winterkoning zal verstommen. de silhouetten van de valk en de buizerd zullen verdwijnen waardoor konijnen en de Nederlandse muizenplaag vrij baan krijgen om de dijken verder te ondermijnen.

Het mooiste van alles is nog dat wij daar met zijn allen aan mee betalen door de subsidies die gemeentes krijgen om windmolens te plaatsen.

Dit is geen strijd voor een enkeling het gaat ook niet om één ding,. Dit is een strijd voor ons allemaal er zijn veel meer belangen en belangengroepen bij betrokken dan je op het eerste gezicht kunt zien. Als jullie hier tijd en energie in stoppen, bundel dan liever jullie krachten en verwacht niet dat er nog ruimte komt voor alternatieve ligplaatsen wanneer iedere dijk en alle kanalen vol gezet worden met windmolens die net zoveel schade aan het milieu toe brengen als dat ze goed doen. De komst van deze molens is alleen maar weer een gevoelige slag in de nek van de uitstervende kleine binnenvaart.

Fijne dag en goede vaart,
Pieter en Nerine

Reactie van een van onze leden over spitssluitingen en losverklaringen:

Spits-sluitingen bruggen

In het hele land staan files op de autowegen, lokaal staat er een file bij een brug. Hinder en kosten van de autoweg-files zijn vele malen hoger dan die van de brug-files. Waarom tijdens de spits ook niet het vrachtverkeer verbieden op de weg, dat zou heel veel files schelen denk ik. Is daar onderzoek naar gedaan?

Verdere vraag/suggestie: de Beekse Brug (en ongetwijfeld andere spitsgevoelige bruggen) heeft tijdens de spitssluiting een paar brugopeningen op vaste tijden. Het bleek lastig die te weten te komen als je niet direct de Centrale Schijndel kunt roepen maar misschien had ik beter de berichten aan zeevarenden moeten bijhouden :-). Ik kan met die vaste tijden leven, kwestie van plannen dat je tegen die tijd bij de brug bent. Mijn vermoeden is dat het wegverkeer niet breed geïnformeerd wordt over de tijden van de brugopeningen. Dan zouden automobilisten ook kunnen plannen wanneer ze even niet over de brug moeten willen. Als die wederzijdse planning goed zou werken zou je bijv. ieder half uur een opening kunnen toestaan. Dan hoeft er op de weg en op het water toch niemand meer een probleem te hebben?

Losverklaringen, problemen met ontvangers

Zag in de Nieuwsbrief het CDNI-persbericht waarin wat wijzigingen in-de-maak genoemd werden, Gaat dat de problemen van schippers oplossen als een ontvanger niet correct meewerkt? Als het gezeur blijft wil ik het volgende voorstellen.
Kunnen we als ASV zelf een zwarte lijst maken (of andersom een witte lijst, dat is misschien positiever) van ontvangers die niet meewerken aan een correcte losverklaring of het in ontvangst nemen van waswater?

Ik heb zelf de nodige aarzeling om het meldpunt te bellen, je weet nooit of het niet tegen jezelf gebruikt gaat worden. Waarschijnlijk niet door de autoriteiten maar bijna zeker wel door ontvangers als ze op hun tekortkomingen worden aangesproken en jouw naam evt. genoemd wordt.

Zo’n lijst in ASV verband kan geanonimiseerd naar buiten gebracht worden en ook naar het meldpunt. Ik bied me aan om zo’n ASV-lijst bij te houden.

Ook zou ik de collega’s willen verzoeken zelf ook scherp te blijven op een juiste afhandeling ivm de losverklaring, als we er zelf de hand mee gaan lichten krijgen we de boemerang terug.

Van Rijnvaartcertificaat naar Communautair certificaat en terug

Goed nieuws voor schippers die genoodzaakt zijn over te stappen naar een Communautair certificaat: ILenT heeft zijn visie hierin bijgesteld en heeft gezegd dat als een schip later terug wil van een CBB naar een CvO-R het schip niet meer aan de nieuwbouweisen hoeft te voldoen, NBKB heeft bovenstaand bericht inmiddels bevestigd:

Hoewel de schippers over het algemeen overtuigd zijn van het nut van een SI (Certificaat van Onderzoek-R(ijn)= CvO-R= CBB-R), blijkt in de afgelopen jaren dat veel schepen waar op dit moment behoefte aan is, de hoge kosten na het afschaffen van de crisishardheidsclausule niet konden opbrengen om aan de eisen voor het Rijncertificaat te voldoen. Zij voelden zich (zeker doordat er geen uitzicht was op een aanpassing van de regelgeving) soms gedwongen tot sloop over te gaan. Het antwoord op de vraag wat er gebeuren moet als u met uw schip nu van een CvO-R naar een CBB gaat en over een aantal jaren weer van een CBB naar een CvO-R terug wilt was tot dan toe dat dit eigenlijk onmogelijk was.

Voorheen werd namelijk gesteld dat om terug te gaan van een CBB naar het CvO-R het schip aan de (alle) nieuwbouw eisen moet voldoen.

Maar ILenT blijkt nu zijn visie hierin bijgesteld te hebben en heeft gezegd dat als een schip later terug wil van een CBB naar een CvO-R het schip niet meer aan de nieuwbouw eisen hoeft te voldoen, maar, let op, (natuurlijk) moeten alle inmiddels verlopen overgangsbepalingen allemaal worden uitgevoerd om opnieuw voor een CvO-R in aanmerking te kunnen komen.

Voor de duidelijkheid: de ASV wil hiermee vooral alle schippers op de hoogte stellen. Wij roepen NIET op om vooral een communautair certificaat te maken. De schipper zal zijn eigen keuzes moeten maken, maar we hopen door deze informatie die keuze wat te vereenvoudigen.

Tijdens de voorjaarsvergadering van de ASV op 19 maart jl. is de heer Mooij van verzekering EOC hier nader op ingegaan en hierover is het een en ander opgenomen in het verslag van de vergadering.

Speciale beroepskwalificaties (deel 3)

Wat doet u voor werk? Het is een veel gestelde vraag in de wereld. Als iemand dan in de Europese binnenvaart werkzaam is zal daar echter een variëteit aan antwoorden op komen; schipper, 1e kaptein, 2e kaptein, stuurman (met of zonder vaarbewijs, volmatroos, matroos, lichtmatroos, deksman enz. En dat is alleen al in Nederland. In het grote Europa is er een woud aan kwalificaties, bekwaamheidseisen en opleidingen. Elk land (alsmede de Europese Commissie en de diverse riviercommissies) heeft het op hun eigen wijze ingevuld.

De Europese Commissie heeft de wens om op het gebied van beroepskwalificaties één Europese binnenvaartmarkt te realiseren. Dat is op geen enkel onderwerp een makkelijke klus en dat blijkt ook wel uit de studie die Panteia heeft uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie (DG MOVE). Het rapport samen met de probleemanalyse telt 340 pagina's, in het engels1).

1) Beide zijn te vinden op de website van de ASV.

De ASV vindt het van belang dat de binnenvaart op de hoogte wordt gebracht van de inhoud van deze studie. Aangezien het een dik rapport is met een diversiteit aan onderwerpen behorende bij beroepskwalificaties, zal deze special worden opgesplitst in drie delen. De bedoeling was om in dit derde deel het gedeelte uit het rapport over opleidingen en de voertaal te behandelen. Er is echter al een voorstel gepubliceerd door de Europese Commissie van een nieuwe Richtlijn over beroepskwalificaties. Deze Richtlijn zal de huidige Richtlijn 96/50/EG gaan vervangen. Het voorstel is op het moment alleen beschikbaar in de Engelse taal en is bijgevoegd bij het rapport op de website van de ASV.

Tijdens de ledenvergadering van 19 maart 2016 heeft Ron Breedveld twee belangrijke wijzigingen aangehaald die hier zullen worden toegelicht:

Kennis van Specifieke Situaties (KSS)
Dit onderwerp is in het eerste deel van de special behandeld (nieuwsbrief oktober 2015) en met namen de Rijn en de Donau zijn vaarwateren waar dit wordt vereist van de schipper (kennis riviergedeelte). In de huidige Richtlijn is het aan de landen waar deze rivieren doorheen lopen zelf om te bepalen dat extra kennis noodzakelijk is en welke kennis dat dan moet zijn. Ook de wijze van examineren en het benodigde aantal dagen/reizen kunnen de landen zelf vaststellen. Dat gaat echter veranderen in de nieuwe Richtlijn.

Er zal een Europees vaarbewijs worden ingevoerd dat op alle maritieme vaarwateren van de Europese Unie geldig is (Dit is vergelijkbaar met het rijbewijs waarbij het nieuwe vaarbewijs eveneens een beperkte geldigheid zal hebben van 10 jaar). De Europese Commissie zal op basis van bepaalde criteria vaststellen welke vaarwateren een maritiem karakter hebben en hiervan een lijst opstellen. Op deze maritieme vaarwegen zal het EU-vaarbewijs geldig zijn zonder enige beperking.

Echter, in de Richtlijn is opgenomen dat Lidstaten wel op bepaalde maritieme vaarwateren, of gedeelten daarvan, wel hiervan af mogen wijken en bijvoorbeeld extra kennis van de vaarweg vereisen van de schipper. De Europese Commissie zal dit wel toe moeten staan en de desbetreffende Lidstaat zal moeten aantonen dat extra maatregelen noodzakelijk zijn. Ook hiervoor zal de Europese Commissie criteria opstellen.

Tevens wordt middels de Richtlijn geregeld dat Lidstaten de mogelijkheid moeten bieden dat in het geval extra kennis vereist is, dit getoetst kan worden in een andere Lidstaat dan waar de vaarweg ligt.
Medische keuring.

In het tweede deel van de special, welke in de vorige nieuwsbrief (februari) stond, zijn de medische keuringen behandeld. Vanuit de studie die Panteia heeft uitgevoerd zijn er drie opties aan de Europese Commissie voorgelegd:

1. De CCR volgt de Richtlijn en schaft de vijfjaarlijkse keuring na 50 jarige leeftijd af (zo ook die bij 50 jaar)
2. In navolging van de CCR voert de EU de eerste keuring bij 50 jaar met een interval van vijf jaar tot en met 65 jaar.
3. Een voorstel van Nederland wordt ingevoerd waarin medische keuringen moeten worden ondergaan op 60-, 65-, en 70-jarige leeftijd, en na 70 jaar oud elke twee jaar.

In de nieuwe Richtlijn heeft de Europese Commissie ervoor gekozen om het Nederlandse voorstel (optie 3) te volgen.

Vervolg
Zoals vermeldt is het volledige voorstel beschikbaar op de website van de ASV. Zodra een Nederlandse versie bekend is zal die de Engelse vervangen. Het is een voorstel van de Europese Commissie dus voor de ASV is er nog de mogelijkheid om haar zienswijze op dit voorstel kenbaar te maken bij het Europees Parlement. Uw opmerkingen bij dit voorstel zijn van harte welkom als input voor die zienswijze. Het streven van de Europese Commissie is om de Richtlijn in 2019 van kracht te laten worden.

Verslag overleg RvC

Verslag van het overleg met de Rijnvaart Commissaris (RvC) Dick Verdoorn. Op 9 februari 2016

Deze bijeenkomst vond plaats in Zwijndrecht in het nieuwe kantoor van BLN-Schuttevaer.

Wij werden uitvoerig rond geleid in het prachtige kantoor door Margit die wij al jaren kennen , wij zijn Paul Markusse en Ger Veuger namens de ASV. De vergadering begon om 14.00 uur.

De verdere aanwezigen : RvC Dick van Doorn Voorzitter , BLN Hester Duursema en Robin Vermeren , CBRB Robert Kasteel en Duwbakken Johan Muller.

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen welkom , het verslag van d.d. 10-11-2015 wordt zonder op of aanmerkingen goedgekeurd. Alle actie punten die op de rij staan worden doorgeschoven. Onder mededelingen meld Hester dat men druk doende is met het inventariseren van auto afzet plaatsen langs de Rijn.

Leny had hier graag met Ron over gesproken die namens de ASV deze zaak doet. Op de agenda bij de CCR staat de evaluatie van de AIS . Wij dringen aan op een enquête onder de schippers om te weten wat hun bevindingen zijn .Dit wordt besloten en er is wel haast want het moet voor de Beurs van Gorinchem geregeld zijn gezamenlijk kunnen we dan de uitslag bespreken.

De vorm en inhoud moet in gemeenoverleg worden vastgesteld hebben we afgesproken. Het wordt wel duidelijk dat BLN-Schuttevaer bereid zijn verder te gaan in de toepassingen van AIS dan de ASV.

Er wordt door de RvC met klem aangedrongen dat wij ons meer moeten laten horen in Straatsburg, over wat onze bevindingen zijn tot nu toe en niet moeten wachten op voorstellen van de CCR. De CCR volgt de zaak toch wel op de voet. van Doorn is ook van mening dat er meer moet kunnen met de AIS onder andere ook Havengeld registraties en meerdere informatie voorzieningen. Wij als ASV hechten nog steeds aan de privacy voorschriften.

De RvC deelt mede dat de CCR steeds minder bevoegdheid krijgt en dat de zeggenschap verschuift richting Brussel EU . De vergadering die begin maart gepland staat in Straatsburg gaat ook over de corridors in Europa de TEN –T .

De huidige secretaris-generaal Hans van der Werf gaat met pensioen en er wordt uitgekeken naar een opvolger. De profiel schets moet nog wel worden vast gesteld. Er is meer duidelijkheid over de emissie eisen voor Europa het parlement heeft de meest strenge eisen Euro 6 norm , gelukkig laten varen , wat er nu gaat gebeuren is nog niet geheel duidelijk.

Rondvraag : Er wordt nogmaals over de AIS gesproken nu met name over de AIS aan boord van duwbakken , er is iets in de maak voor deze vaartuigen , we horen het nog wel word er gezegd .

Ger vraagt waarom Dick van Doorn niet bij de ONTB aanwezig is? Hij geeft aan dat hij dit niet nodig vindt en ook niet gebruikelijk dat daar Rijnvaart commissarissen bij zijn. Maar dat blijkt achteraf niet te kloppen want er zijn wel degelijk Rijnvaat commissarissen bij het ONTB overleg.

Wij dringen nogmaals aan op verlichting van de medische keuringen en de patentplicht op basis van strekken kennis . Wij zijn van mening, dat zeker nu er verplichte vaarkaartsystemen zijn , geen reden meer is voor deze vorm van patenten.

Inmiddels hebben wij gehoord dat er wat verlichting komt voor de medische keuringen .

Vervolgens kaarten wij de voortdurende controles aan door de Politie in Duitsland de schippers worden hier helemaal flauw van , meerdere keren per reis komt het voor dat er uitgebreid gecontroleerd wordt in de verschillende Deel Staten.

Afgesproken is dat de ASV hier een ontwerp tekst voor zal maken en die zal worden opgestuurd aan de Nederlandse commissaris R.V. voor bespreking in de CCR met zijn Duitse collega's.

Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering.
Paul en Ger.

Foto: Jessica vd Akker

FLITSLAMPJES

Ligplaatsen voor woonschepen van oud-schippers in Rotterdam

Om ons heen wordt her en der gestopt met varen. Maar wat dan? Je schip verkopen als vrachtschip, woonschip of naar de sloop of…….? Of misschien wil je er wel op blijven wonen. Kan dat? Steeds minder. Voor varende schepen is al nauwelijks een mogelijkheid tot ligplaats nemen, hoe moet het dan als je wilt blijven wonen op je schip?

Misschien schrijf je van Rotterdam of Amsterdam dan zou je het geluk kunnen hebben dat je in de oud-schippersregeling kan vallen. Hoe zit het in Rotterdam?

Ron heeft na wat speurwerk het volgende gevonden op de site:
http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Rotterdam/262620/262620_1.html

Artikel 3 Ligplaatsen voor woonschepen van oud-schippers

1. Voor het verblijf van woonschepen voor oud-schippers wordt het volgende gebied aangewezen (zie ook bijlage 1, indicatieve overzichtskaart aangewezen gebieden): Boerengat: Twee ligplaatsen aan de zuidzijde ten westen van de Admiraliteitsbrug.
2. Voorverleningvanvergunningenvoorwoonschepenvoordeinheteerstelidgenoemdegebiedgeldendevolgendeaanvullendecriteria:

- a. het woonschip is niet langer dan 40 meter;
- b. het uiterlijk van het woonschip is of wordt niet wezenlijk veranderd tenopzichte van het uiterlijk tijdens de vrachtvaart;
- c. de bewoner is eigenaar van het woonschip en is 55 jaar of ouder;
  d. de eigenaar heeft als schipper of als diens partner deelgenomen aan het actieve goederenvervoer over binnenwate ren, met dien verstande dat dit binnen een periode van vijf jaren voorafgaand aan de aanvraag voor een vergunning voor een ligplaats heeft plaatsgevonden met het schip waarvoor de vergunning wordt aangevraagd;
- e. de schipper is ingezetene van de gemeente Rotterdam;
- f. belanghebbende is, voor zover van toepassing, in het bezit van een verklaring waaruit de intrekking blijkt van de vergun ning om aan het beroepsvervoer deel te nemen.

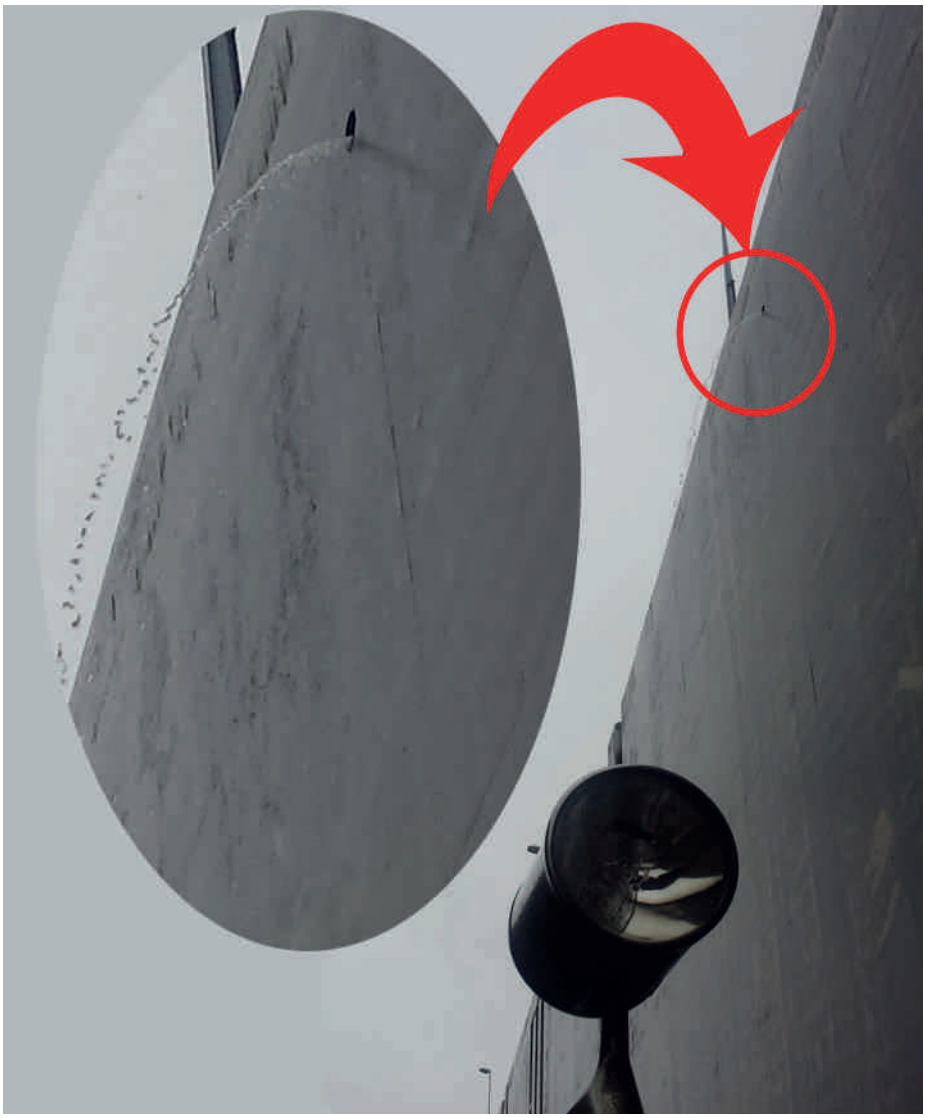
Waterval Ternaaien

U ziet hier een foto die de ASV heeft ontvangen genomen vanaf een schip in de nieuwe sluis van Ternaaien.

De straal water die hier uit de muur komt is regenwater wat via gaten in de muur wordt afgevoerd. Op het moment van de foto's was inmiddels het ergste van de regenbui alweer voorbij, maar bij veel regen komt een flinke hoeveelheid water uit de muur er bij en komt op het schip terecht.

Dit is niet echt goed op bijv. je luiken als je gevoelig materiaal geladen hebt. En al zeker niet als dit op het voor- of achterschip terecht komt waar je vast moet maken of de woning/stuurhut wilt verlaten.

De ASV is van mening vind dat dit gevaar kan opleveren voor bemanning en eventueel schip en met de veiligheidsbepalingen van nu had dit nooit op deze wijze geconstrueerd mogen worden



Problemen vaarbewijzen in Belgie

Voor iedereen die te maken heeft met binnenvaartbevoegdheden in Belgie: de Federale Overheids Dienst (FOD) wil de afwikkeling van de binnenvaartbevoegdheden overdragen naar de Gewesten Wallonië en Vlaanderen.

Het betreft o.a de (her)examens om patenten en vaar bewijzen te behalen en de verlenging van deze papieren.
Op de site www.mobilit.belgium.be vind U onder het kopje FOD mobiliteit onder scheepvaart een belangrijke wijziging.

De wijziging houdt in dat per 15 maart FOD niets meer doet met de binnenvaartbevoegdheden en doorverwijst naar volgend email adres: beleid@mow.vlaanderen.be of telefoonnummer +32 2 553 1483.

De ASV heeft vernomen dat het lang duurt eer er op een mail word gereageerd en als er reactie komt het antwoord op een duidelijke vraag niet veel duidelijkheid verschaft. Ook telefonisch contact is een probleem omdat de telefoon volgens berichten niet opgenomen wordt

Het verontrust de ASV dat de overgang niet soepel lijkt te verlopen daar er veel mensen zijn die een patent en of vaarbewijs in België hebben behaald en deze te zijner tijd moeten verlengen. Er is nog geen adres bekend waar men de papieren voor verlengen naar toe kan sturen.

Er zijn berichten (WSP) dat men er goed aan doet ook nog in het bezit te zijn van een dienstenboekje met de vermelding stuurman. Op deze manier blijft u toch lid van de bemanning mocht de aanvraag van het Rijnpatent de drie maanden aanvraagtijd over schrijden. Daarnaast kan u eventueel nog terug vallen op het Nederlands vaarbewijs in de andere vaargebieden buiten Duitsland om.

Voor mensen die zowel Rijnpatent als Vaarbewijs uit België hebben dreigt het gevaar dat zij dus wel degelijk in de problemen kunnen komen bij de verlenging hiervan. Zeker als ze niet in het bezit zijn van een dienstenboekje .

Witboek

Uit het witboek vervoer 2011:
De Commissie stelt dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken: de prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet, ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën, vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en vervoersplanning is onvoldoende afgestemd. Dit maakt volgens de Commissie een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU.

De ASV onderschrijft dit volledig.

We zijn nu alweer 5 jaar verder en behalve dit soort constateringen worden er geen acties ondernomen om de zaken te verbeteren. Niet door Europa (geen inmenging in de markt) zeker niet door Nederland maar ook niet (zichtbaar of merkbaar) door ESO en/of EBU. De ASV denkt dat een eerste noodzakelijke stap tot een mogelijke verbetering markttransparantie is en de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om dat te bereiken is via een veilingsysteem met een onafhankelijke marktmeester gericht op de spotmarkt. 14 april horen we wat de ESO daarvan vindt.

Onderstaand artikel ontving de ASV van een van de leden.

SCHAALVERGROTING FRANSE MAAS

Givet, 1 april 2016

VNF is bezig met onderzoek voor vaarwegvergroting van Canal de la Meuse. Om de Franse Maas rendabeler te maken is gekozen voor schaalvergroting. Deze schaalvergroting betreft in eerste instantie het traject van Givet tot Sedan.

Afgelopen week hebben 2 spitsen een proefvaart gedaan om te onderzoeken of het haalbaar is om de Maas geschikt te maken voor pousseurs en waar zich welke knelpunten bevinden. De uitslag van de proefvaart zal bepalen of het haalbaar is om de rivier aan te passen voor scheepvaart tot 80m. Vervolgens kan met dezelfde gegevens een plan van aanpak worden opgesteld om de rivier aan te passen. Er is gekozen voor pousseur afmetingen boven Canal-du-Nord schepen, omdat dan de huidige sluizen slechts hoeven te worden verlengd en niet verbreed, wat de kosten aanzienlijk verlaagd.

De VNF verwacht hiermee het volume van het vrachtvervoer op de Maas te vergroten en dat daarmee deze rivier meer rendabel kan worden gemaakt. De lokale politiek steunt het project om zo de economie en werkgelegenheid in deze regio een impuls te geven.

'Het is een zeer intensieve proefvaart. Bij elke sluis moeten de schepen worden afgekoppeld, apart schutten en daarna weer aangekoppeld' aldus een van de schippers. (foto M. Michielse)

VNF wil een tweede proefvaart houden om te kijken of er extra knelpunten zijn bij de afvaart. Volgens een woordvoerder is het moeilijk om schepen te vinden voor deze proefvaart. 'Er komen hier maar een beperkt aantal vrachtschepen met de nodige kennis van de rivier. De meesten willen liever niet meewerken, omdat ze bang zijn lading vanuit de Ardennestreek te verliezen aan pousseurs' aldus de woordvoerder.

MCM

CDNI akkoord pakt in de Antwerpse haven voor schipper slecht uit.

CDNI akkoord pakt in de Antwerpse haven voor schipper slecht uit.

“De vervuiler betaalt” is de kreet die de leidraad is voor het CDNI akkoord. Maar alle goede bedoelingen ten spijt lijkt het erop dat dit akkoord niet bepaald perfect uitgevoerd wordt. Doel van regeling rond de reiniging van ruimen (CDNI akkoord) is dat er geen ongewenste lozingen op het oppervlaktewater plaatsvinden, ten bate van het milieu. De vervuiler is degene die de goederen afneemt. Maar in Antwerpen blijkt dat als een ontvangend bedrijf het innemen van waswater weigert de schipper met zijn rug tegen de muur staat.

Extra kosten voor de schipper of een milieudelict plegen.
Het bedrijf dat de lading kunstmest ontvangt weigert het waswater van het binnenvaartschip de Duplus van schipper Ruijtenberg in te nemen. De schipper heeft op dat moment twee keuzes: het waswater (illegaal) op het oppervlaktewater lozen, of contact opnemen met een bedrijf dat het waswater inneemt, voor kosten van de schipper dan natuurlijk.

Omdat het bedrijf waar gelost is in gebreke blijft neemt de schipper contact op met het meldpunt van havenbedrijf Antwerpen. Schipper Ruijtenberg heeft bij het laden zijn schip schoon aangeleverd dus vindt dat hij dan ook, in de geest van het akkoord mag verwachten dat hij dat schip weer schoon kan opleveren aan de volgende klant. Het meldpunt heeft wel begrip voor de situatie waarin Ruijtenberg zich bevindt maar kan de zaak niet oplossen (al worden er wel pogingen gedaan om te kijken of het waswater elders ingenomen kan worden, dit lukt echter niet).

Leemte in het verdrag
Zowel tegenover schipper Ruijtenberg als tegenover Fluitsma van de ASV vermeldt het meldpunt dat er een leemte in de wet is waar kennelijk “niet zo goed over nagedacht is”. Volgens artikel 7.04 van het CDNI hoeft de ladingontvanger na het vervoer van kalkammonsalpeter het schip namelijk alleen wasschoon op te leveren in het geval de schipper kan aantonen aan de hand van de losverklaring van de voorgaande lading dat het schip ook wasschoon was voor belading. Blijkbaar is de haven van Antwerpen van mening dat niet alleen de soort lading bepaalt of je wasschoon opgeleverd moet worden, maar ook dat je een bewijs moet hebben dat je ruim schoon gewassen was, voor belading.

Meldpunt Antwerpen beroept zich op en/en, terwijl gebruikelijk is dat heel veel bedrijven die het waswater wel innemen, de wet lezen als of/of

Onredelijk
Voorafgaand aan de reis kunstmest bij Yara Sluiskil te laden heeft de Duplus een reis veevoer gelost. Iedere schipper die daar ooit geladen heeft weet dat de keuring erg streng is en men niet met een bezemschoon ruim mag laden.

Men kan dus weten dat het schip voor belading uitgewassen moet zijn geweest. Toch blijkt de ladingontvanger niet verplicht te zijn om het waswater in ontvangst te nemen, doordat de schipper van de Duplus dat niet kan aantonen. Dat lijkt de ASV heel onredelijk vanuit de praktijk wetende dat een schip schoon moet zijn voordat er kunstmest geladen wordt. Dus is dit letterlijk “spijkers op laag water zoeken” waarbij de geest van het verdrag geweld wordt aangedaan. Ook het meldpunt blijkt bij navraag deze werkwijze onredelijk te vinden. De heer Vandermeeren stelt daarmee de schipper en de ASV op de hoogte van het feit dat het CDNI akkoord wat dit betreft, na meerdere klachten hieromtrent, recent aangepast werd. Vanaf 1 juli 2016 mag dit probleem zich dus niet meer voordoen.

Ondeugdelijke losverklaringen
De losverklaringen zelf blijven ook problemen opleveren, omdat de controles hierop wel bij schippers plaatsvinden maar veel minder bij de bedrijven die de juiste losverklaringen af dienen te geven. De losverklaring die Ruijtenberg ontvangen heeft in Antwerpen is niet de juiste zoals dat volgens het model van het CDNI afgegeven dient te worden. Het blijkt echter zo te zijn, volgens het meldpunt in Antwerpen dat volgens lid 8 van artikel 6.03 van het CDNI de schipper niet hoeft te beschikken over een geldige losverklaring wanneer de lading in een zeeschip gelost werd.

Ondertussen heeft Ruijtenberg uiteindelijk voor eigen kosten het waswater afgegeven en contact gezocht met zijn advocaat over de mogelijkheid tot het verhalen van de door hem gemaakte kosten.

De ASV verwacht dat regelgeving zoals het CDNI akkoord op een wijze uitgevoerd wordt als bedoeld, en dat betekent dus dat de schipper niet langer constant benaderd wordt als zijnde degene die zich aan (bijna) milieudelicten schuldig zou maken terwijl diezelfde schipper afhankelijk is van gedrag van anderen. Zullen we “de vervuiler betaalt” nu eens echt uitvoeren zoals de bedoeling moet zijn?

Namens het bestuur en de denktank van de ASV
Sunniva Fluitsma

Foto: Wouter Stam

Renteswap

In de tijd, voor dat de wereldwijde crisis toesloeg, en er nog, bij nu vergeleken hoge rentes betaald moesten worden, voor geleend geld, kwamen de banken met een oplossing, je tegen verdere verhogingen van de rente in te dekken.

Men noemde het de renteswap.

Het is allemaal anders gelopen als men toen dacht. De rente werd niet hoger, maar zakte, tot een minimaal percentage.
Er is een stichting opgericht met de naam Renteswapschadeclaims. Deze stichting gaat in een zitting op 5 april te Den Bosch de banken aan spreken op hun verkoop, en het verdere handelen van de renteswaps.

Een ieder die er geïnteresseerd is of er in betrokken , kan altijd contact met de stichting opnemen.

Dit onderste schrijven zijn de ervaringen van een ASV lid met de renteswap.

Onze renteswap bij de Rabobank eindigde eind 2014 en hebben dit nooit als een last ervaren.We hebben ons in 2007 voor de afsluiting goed laten informeren. We zaten ook aan de wal en hebben de tijd ingestoken. De materie is complex maar de uitleg was meer dan voldoende. Met de gegevens van toen en de markt en het object wat we aankochten was het een mooi product. Enkel de economische crisis heeft de opzet hiervan te niet gedaan maar de vaste rente bleef zoals bij een vaste rentecontract. Er kleeft echter ten opzichte van een vaste rente een nadeel aan. De bank had het recht tot rente opslag bij economische risico's en daar zijn er velen mee in de boot gegaan. Vergeet niet bij variabelen rente mag de bank dit ook doorvoeren! Wilde toch even onze ervaring hiermee kwijt.

M.v.g. P. Markusse

St. Renteswapschadeclaim ziet Rabobank op 5 april in de rechtbank

Volgende week staan ze voor het eerst in de rechtbank: Stichting Renteswapschadeclaim en de Rabobank. De stichting daagde op 21 mei 2015 alle 111 Rabobanken in een collectieve procedure.

Stichting Renteswapschadeclaim vertegenwoordigt gedupeerde ondernemers met renteswaps bij Rabobank, ING, ABN Amro en de Deutsche Bank. Ondernemers ruilden hun variabele rente voor een vaste rente en dat pakte zeer slecht uit voor ze. De rente daalde flink en zij raakten zwaar in de problemen. Naar achteraf bleek kwamen die problemen eigenlijk door diverse onrechtmatige handelingen begaan door de banken bij de advisering en verkoop van die renteswap-contracten, zoals schending van de zorgplicht en misleiding. De Rabobank manipuleerde zelfs ook de Euribor-rente. In de collectieve procedure tegen de Rabobank eist de stichting derhalve vernietiging en ontbinding van de renteswapovereenkomsten met terugwerkende kracht.

Naar de rechter

Sinds de Rabobank werd gedagvaard hebben er diverse schriftelijke uitwisselingen van aanvullende stukken plaatsgevonden. Als vervolg hierop vindt er op 5 april a.s. een zitting in de Rechtbank van Den Bosch plaats waarbij de rechter partijen de hele dag de tijd geeft om die ingediende stukken nader toe te lichten.

Mr Patrick Steensma van Stichting Renteswapschadeclaim ziet het positief tegemoet. "De zaak kan voor een verdere doorbraak zorgen in het renteswapschandaal", ziet hij. "Vooral omdat renteswapzaken die in de Rechtbank worden beslist, steeds vaker in het voordeel van de ondernemer uitvallen." Toch zitten vele ondernemers met het slepende renteswap-dossier in hun maag. "Banken voeren de rechterlijke uitspraken echter enkel uit voor de ondernemers die daadwerkelijk procederen", vervolgt Steensma.

Eerdere zaken

Het optimisme van Steensma is bovendien gebaseerd op een aantal uitspraken van het afgelopen jaar. "Twee zeer belangrijke beslissingen kwamen in de tweede helft van 2015 van het Gerechtshof Amsterdam. Eerst werd de ING op de vingers getikt waarbij de klant niet duidelijk geïnformeerd was dat hij bij het aangaan van een renteswap tegelijkertijd ook een extra leningsverplichting aanging", vertelt hij. Deze extra lening noemt de ING de 'allowance-faciliteit' en de Rabobank het 'Afgesproken Bedrag'. Uitkomst van de procedure was dat de renteswap met terugwerkende kracht mocht worden vernietigd op grond van dwaling.

In het tweede geval werd door het Gerechtshof Amsterdam de renteswap ook vernietigd. Dit betrof een renteswap-zaak tegen de ABN AMRO. "Hierbij overwoog het Gerechtshof dat het niet van te voren informeren dat renteopslagen kunnen worden verhoogd kan leiden tot vernietiging op grond van dwaling", verduidelijkt Steensma. En dan is er nog de renteswap van de Rabobank. Die werd in januari 2016 vernietigd vanwege het niet informeren op de risico's van de overhedge. Conclusie van de rechtbank: dwaling en vernietiging van de renteswap.

Deze uitspraken zijn volgens Steensma bekrachtigingen van de eisen die de Stichting in de collectieve procedure tegen de Rabobank aandraagt. Hopelijk kan dit te samen met de brede aanpak van de collectieve procedure voor vele benadeelden meer soelaas gaan bieden", besluit hij. Gedupeerde ondernemers met een renteswap kunnen nog steeds meedoen in deze procedure.

www.renteswapschadeclaim.nl

Terneuzen

In de Zeeuwse krant PZC staat een artikel waaruit blijkt dat de Oostsluis van Terneuzen maar liefst een maand sluit voor de binnenvaart (van 17 oktober tot 13 november). Dat allemaal om bediening op afstand te kunnen realiseren. Maar de Westsluis, voor de zeevaart zal slechts 15 dagen gestremd zijn en dan alleen in de weekenden. Dat men voor de westsluis (zeevaart) het werk in de helft van de tijd kan laten plaatsvinden maakt duidelijk dat men de binnenvaart kennelijk niet zo belangrijk vindt. De bediening van de sluizen zal daarna niet meer ter plekke plaatsvinden maar vanaf de nautische verkeerscentrale aan de Westerschelde. Enthousiast wordt er vermeld dat men dan met minder bedienend personeel toe kan, maar natuurlijk wordt het er niet onveiliger op gezien de vele camera's die er komen. Tenminste...dat beweert Rijkswaterstaat.

Afgelopen periode werden de schippers in de binnenvaart alweer met de neus op de feiten gedrukt wat er gebeurt na hevige regenval ten zuiden van het sluizencomplex van Terneuzen. De sluizen moesten weer gestremd worden voor zee- en binnenvaart om ze in te zetten als spuisluizen. Veel oponthoud bij de sluizen voor het vervoer over water en een schade, die oploopt tot ca. € 100.000. Dit is schade, die ontstaat op het moment van zo'n stremming, die geleden word door de binnenvaart. Wat zeker niet onderschat mag worden is de imagoschade. Het kunnen voldoen aan het justitie principe is van groot belang bij de keuze van de verlader voor zijn vervoerswijze. Het moge duidelijk zijn, dat één van de meest gebruikte sluizencomplexen in West Europa niet te boek mag staan als één van de meest onbetrouwbare, met als gevolg, dat verladers er voor zullen kiezen om hun goederen niet meer via het water te laten vervoeren,

Zoals bekend hebben wij na het bekend worden van het ontwerptracébesluit en de milieueffectrapportage al blijk gegeven van onze ongerustheid over de nieuw te bouwen sluis, waarin een spuikanaal/ spuisluis niet is opgenomen.

Ook in onze zienswijze, die wij hebben ingediend bij de directie participatie zijn wij duidelijk geweest omtrent het punt van het spuikanaal. De termijn van de indiening was gesteld op uiterlijk 8 juli 2015. Het verbaast ons, dat we tot op heden nog geen antwoord op onze zienswijze hebben ontvangen.

De ramingen van 20 miljoen Euro (= 2 %) voor een spuisluis, vallen in het niet bij de totale kosten van ca. 1 miljard Euro voor de bouw van de nieuwe sluis, waarin de meerkosten, die dit soort projecten, gezien het verleden met zich meebrengen, nog niet zijn opgenomen.

Dat België geen geld beschikbaar wil stellen voor een spuisluis, is, vinden wij, geen argument voor Nederland om deze belangrijke voorziening niet te treffen. We hebben het hier over een voorziening die noodzakelijk is om hoofdzakelijk het water, dat in België op het Kanaal van Gent naar Terneuzen geloosd word, af te voeren.

Nederland zal zijn verantwoordelijkheid moeten nemen en moeten voorkomen dat er enorme imagoschade aan de milieuvriendelijkste vorm van vervoer ontstaat.

Dit schreef Joop Molewijk namens Denktank Algemeene Schippers Vereeniging

WSP Controles

Aan: Nederlands rijnvaartcommissaris de heer ten Broeke

Betreft: Het controlegedrag van de Wasserschutzpolizei (WSP) in Duitsland.

Rotterdam, 17-03-2016

Geachte heer ten Broeke,

De organisaties die met de Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven overleg voeren willen u graag de problematiek voorleggen over de wijze waarop de WSP in Duitsland controles uitvoert.

Meerdere van onze leden, met name met schepen waarvan de woning zich in directe verbinding met de stuurhut bevindt, ondervinden hiervan ernstige hinder.

Om de drie maanden worden in de verschillende deelstaten (twaalf stuks) diverse controles uitgevoerd. Doordat er in Duitsland kennelijk geen gebruik wordt gemaakt van een centraal systeem waarin alle controles geregistreerd worden, is de ervaring dat schepen vele keren per jaar worden gecontroleerd. Het komt voor dat schippers wel 5 keer op één reis gecontroleerd worden.

Deze controles hebben nogal wat consequenties:
Een controle neemt minimaal 45 minuten in beslag; hierbij worden alle documenten gecontroleerd en er wordt een document van geldigheid gemaakt.

Bij elke controle worden de vaar- en rusttijden over een periode van weken gecontroleerd.

Er wordt een visuele rondgang in de machinekamer(s) gemaakt, waarbij altijd een bemanningslid mee dient te lopen.

Tevens ontstaat er tijdens de controle vaak discussie over zaken die dienstdoende beambte als overtreding beschouwt terwijl bij eerdere controles (in andere deelstaten) deze zaken in orde waren bevonden.

Doordat controles ook tijdens de rustperiode van de schipper en/of het laden en lossen worden uitgevoerd, kan dit ook leiden tot een ongewenste verstoring van de rustperiode. Het komt regelmatig voor dat er bij de woning wordt geklopt of gebeld. In een ruimte waar ook kleine kinderen leven, is het niet fijn als er zwaarbewapende politiemannen voor je deur staan.

Als gevolg van dit beleid worden de controles als onnodig hinderlijk ervaren. Met een centraal dan wel landelijk registratiesysteem kan het toezicht beter, efficiënter en effectiever worden georganiseerd. De administratieve en toezichtlasten kunnen worden gereduceerd, waardoor de handhavingsdruk voor de binnenvaartsector beperkt blijft. Onnodige irritaties kunnen worden voorkomen terwijl de veiligheid en het level playing field gewaarborgd zijn.
Wij verzoeken u deze materie bij de CCR/ uw Duitse collega's onder de aandacht te brengen en hopen dat u binnen de commissie RP op korte termijn tot afspraken en een oplossing kunt komen.

Mocht u nog nadere vragen en/of opmerkingen hebben zijn wij graag bereid u, daar waar mogelijk, van nadere informatie te voorzien.

Met vriendelijke groet,

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV

Namens organisaties:
- Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)
- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
- Koninklijke BLN-Schuttevaer (Kon. BLN-S)

Voorbeelden vanuit de ASV over het gedrag van de Duitse politie tegenover schippers in de binnenvaart

Voorbeelden vanuit de ASV over het gedrag van de Duitse politie tegenover schippers in de binnenvaart

De ASV heeft onderstaande voorbeelden aangedragen aan de CBRB en BLN in het kader van de gezamenlijke brief die gestuurd zal worden over het gedrag van de Wasserschutzpolizei.

- *Hamburg polizeiboot met zwaailicht achtervolgd worden tijdens controle. De schipper heeft dat als bijzonder vernederend ervaren tegenover de toeschouwers.
- *Politie komt onverwachts met auto voor het schip en wil dan controle terwijl de schipper aan het eten (rusttijd) is, polizei Stuttgart.
- *Polizei Heidelberg wil controle als varend toerist mee van de ene sluis naar de andere sluis. Terwijl ze gewoon een Polizeiboot hebben. Komen op de sluis aan boord. De schipper is in de sluis van Heidelberg blijven liggen totdat de controle klaar was,waar deze beambten het niet mee eens waren.
- *Polizei Munster wilde het vaartijdenboek naar de boot meenemen, (foto's maken) terwijl de schipper de sluis in voer, polizeiboot bleef boven de sluis wachten werd gezegd. Was de bedoeling dat de schipper beneden de sluis moest aanleggen en vaartijdenboek weer lopend moesten ophalen. Dit heeft de schipper geweigerd. Schipper ervaart dit als "sarren"
- *Polizei Brandenburg wilde in 2015 een bekeuring geven voor het niet dragen van een zwamvest. De politie kwam met 2 polizeibeambten onverwachts uit het sluisgebouw. Het betreffende schip lag voor de sluisdeur en heeft net zolang in de sluis gelegen totdat de schipper alle reglementen erbij had. In de sluis lagen 12 plezierjachten liggen en die begonnen te mopperen dat ze niet verder konden varen doordat het vrachtschip vooraan voor de deur lag. En je raad het al: niemand van de plezierjachten had een zwemvest aan.
- *De politie weet de schipper te melden dat alleen beroepsschippers een reddingsvest plicht hebben want anderen "varen voor hun plezier".
- *Polizei Mainz (Hessense kant) was het vooronder binnengedrongen zonder de schipper te waarschuwen, de schipper was gewoon aan boord.
- *Het overduidelijk zichtbaar dragen van wapens mag dan voorschrift zijn het werkt toch behoorlijk intimiderend.
- *Een schipper zegt: We hebben gemiddeld 2 keer per maand polizei op bezoek.
- *Polizei Koblenz heeft eens in de nacht met een zaklantaarn bij een Kempenaar aan dek gekropen om te kijken op de den hoe breed het

schip was. Als deze mensen te breed lagen, had de polizei ze nog even een warnung gegeven en weggestuurd. Deze mensen schrokken wakker,die dachten dat er inbrekers aan boord liepen.

- *Zo gebeurt het regelmatig dat er schijnwerpers in de woning schijnen in Bad Salzig, dat is de Polizei boot St Goa. Dan zijn ze even alle ankerliggers aan het op schrijven tussen 4.00 uur en 5.00 uur in de nacht.

Nadat deze voorbeelden op facebook geplaatst zijn met de vraag hierop te reageren, kwamen de volgende meldingen

Reactie 1
Politie Aschaffenburg kijkt via camera's bij de sluismeesters mee of je hebt vastgemaakt in de sluis, dan komen ze je op de volgende sluis bekeuren, komen meestal met een onherkenbare auto en legitimeren zich niet.

Reactie 2
Het is zo dat als je alles (denkt) alles in orde te hebben .dat je niks hoeft te vrezen. En tuurlijk zijn er beamte bij die het begrijpen .maar veelal intimiderend is het wel .wij hebben tanker .komt er een aanboord .we zijn geladen met benzine .maakt foto's van mijn vaartijdenboek .en wil verder een algehele controle doen. (dit is anderhalve maand geleden ook al gedaan) maargoed hij wil naar buiten met zijn telefoon. Waarop ik zeg dat mag niet. Zegt die man oké, maar als ik hem op vliegtuig modus zet dan? Heb ik gezegd "moet ik hier op antwoorden ?". Ze zijn elke week wel eens aan boord .Karlsruhe oilhaven liggen te lossen, komen er twee via de wal, hebben geen zwemvest om (lossen van benzine) geen veiligheidbril geen brandvertragende kleding .dus kortom ze voldoen niet aan de verplichte pb midddelen .Dan wijs je ze daar op. Krijg je als antwoord "wij mogen dat ". Ja, en die komen de veiligheid controleren hè. En wanneer je er ook komt altijd komen ze daar om te kijken of je overdruk aan staat en of jij je wel aan de voorschriften houdt. En het gebeurt ook dat je ze in Keulen, st Goar, Mannheim en in Karlsruhe aan boord krijg op een reis .Wij hebben een bezoekers boek aan boord liggen en er zijn er bij die het willen weigeren te tekenen .Tot dat ik zeg "vertrek" en na uitleg dan toch alsnog tekenen .Velen weten niet hoe het precies zit intimidatie is meer regel dan uitzondering. Ik hoop dat hier wat mee gedaan wordt .

Reactie 3
Politie Mainz kwam met foto op zijn iphone die hij gemaakt had van zijn trescobeeld, dat zou aantonen dat we te dicht bij voeren. Dat het niet mag en klopt, het tresco beeld interesseerde hem niks. In de haven van Mainz lag tegelijkertijd een 135 mtr die daar met 9 km p/u zou rond gaan, iets wat totaal onmogelijk was, maar niet te vermurwen. Hij zou wel even foto's maken van onze patenten. Dat hebben we geweigerd, omdat het hier niet gaat om een slimme agent, dus als hij de telefoon verliest liggen onze gegevens op straat. Nou moest ie wel alles handmatig opschrijven. Ik zeg, ga lekker zitten en ga fijn schrijven, wij gaan vast linksaf hier. Kosten 25 euro. Nou die heeft ie zwaar verdiend zullen we maar denken.

Reactie 4
Dat heb ik ook een keer gehad ze kwamen onder koffietijd controle maken .Aardige gasten maar de aardigheid verdween al heel snel .Dit omdat ik ze een kop koffie aanbood .een van de beambte beschouwde dit als omkoping .Dit vond ik zeer beledigend en heb daar ook wat van gezegd .En hop der hing een grafstemming.

Reactie 5
Politie korps Neckar, berucht! Afijn komen Neckar binnen, natuurlijk controle tussen Heidelberg en Neckargemund, man hangt op bank als toerist en wil onderwijl alles even checken. Tja er was ook post voor ons! Ohh oke en wat is dat voor post? Tja dat wist ie niet. Waar gaat reis heen? Naar Plochingen meneer. Oke dan stuur ik het daar wel heen. Aangekomen in Plochingen komt wsp via wal aan boord. Er is post voor u! Ohh joh? En wat is het voor post? Tja dat gaan we even uitzoeken, komen morgen terug. Niet echt erg want was erg mooie agent(sorry) het oog wil ook wat.

Afijn volgende dag kwam de agent terug met de post. Hij zegt mij, zich te schamen om met deze post te moeten komen. Ik zeg; wel hoezo dan, is het zo ernstig? Nee eigenlijk gewoon te gek voor woorden. Het was een snelheidsovertreding, bij marke 1 met wel 1 hele kilometer, jaja, benden Koblenz, gemten met een lasergun. 1 HELE KILOMETER, en de kosten waren 25 euro!!!

Daar zijn ze dus dagen mee bezig met diversen korpsen. Geld zal het moeten kosten. Maar even contant afgerekend en bewijs van betaling gekregen!

Reactie 6
Over boetes Duitsland ,die zijn extreem hoog. Wij zijn het voorval Munster,wij hebben geweigerd om het vaartijdenboek van het schip te laten meenemen.We hadden de avond ervoor gewacht voor sluis Datteln ,die stuk was.Zo hebben wij een boete van €790,00 en een € 815,00 omdat mijn man het weigerde het vaartijdenboek mee te geven. We hebben gelukkig steun van een luisterende advocaat,die ons goed help .Wij zijn nu een maand aan het wachten op een antwoord van het GDWS. De overige flauwe warnungen,dat je AIS niet op de juiste positie staat als het schip aangemeerd lig,is echt zoeken.

Reactie 7
Komen ze met zijn twee aan boord. Vraagt die ene agent of mijn motorfiets wel straatlegaal was. Ben lichtjes kwaad geworden en hem gezegd dat hij daar geen zak mee te maken had. Ten eerste omdat mijn motorfiets stil stond op het schip. Ten tweede dat hij zelfs gene zak te zeggen zou hebben moest ik in Duitsland over de baan rijden daar het niet over een Duits voertuig gaat. Tweede agent, blijkbaar van het slimmere soort, gaf mij volledig gelijk. Vertrokken zonder 1 euro te moeten betalen.

Reactie 8
Wsp Neckar,
Zet je je auto eraf boven sluis Kochendorf en vaar je door naar de losplaats Rhenus(schuine kant zonder palen, amper afgang mogelijk) dan heb je gegarandeerd de wsp op bezoek, om te conroleren of je niet onderbemand van sluis naar losplaats vaart.

Reactie 9
Op de Neckar. Tijdens het vastmaken bij sluis Kochendorf zaten onze kinderen met hun zwemvest aan op de voorwoning te wachten tot het steekeind stond, dan zou mijn man ze aan de wal tillen zodat ze tijdens het vastmaken al lekker aan de wal konden spelen. De wsp vond dat wij een extra persoon aan boord zouden moeten hebben om op onze kinderen te moeten passen. Mijn argument dat als ze in de stuurhut zitten tijdens het vastmaken ik toch ook op ze moet letten was een hele lastige. Want ja, dat is inderdaad zo. Dus: als ze hadden gezien dat onze kinderen tijdens het sturen! in de stuurhut zouden zitten dan hadden we daar een boete voor gekregen. De oplossing? Een aupair, matroos, of een "kindveilige zone" te lezen: een knip op hun slaapkamerdeur zodat ze er tijdens het varen niet uit zouden kunnen. We kregen een boete "omdat we er anders niets van zouden leren". De cbob zei later dat we dit niet hadden moeten betalen, maar goed... om er af te zijn..

Reactie 10
Maar we hebben ook veel goede ervaringen met diversen korpsen hoor, tis niet altijd gezeur. Soms leuke controles en goede gesprekken. Als je niks fout doet heb je ook meestal niks te vrezen. Maar ja de meest mensen maken wel eens foutjes of vergeten wel eens wat te doen(blussers controle, reddingsvesten aan, vaartijdenboek invullen op tijd)

Reactie 11
3,5 uur controle van de stabiliteit. Die mens was er van overtuigd dat mijn berekening niet klopt. Hij liep te zeulen met papieren van de Johanna. Toeval wil dat wij geen Johanna noemen.

Ik mankeerde papieren in mijn stabiliteitsboek volgens meneer de agent. Op 3,5 uur tijd 3 verschillende boten opzij gekomen. Steeds met een iets slimmere agent. (Blijkbaar is da toch mogelijk) Steeds blijft mijn berekening kloppen. Tot de laatste en de iets slimmere zei dat het klopte. Ondertussen hebben ze de rest ook maar uitgebreid gecontroleerd.
Na ongeveer 2,5 uur heb ik gevraagd hoeveel boete ik hem moest betalen om deze idioot lange controle te laten stoppen. Niks zei hij. Ik wil geen geld hebben ik wil dat het juist is en dat alles klopt. Heb gezegd als je al 2,5 uur controleert wil je me pakken op iets.Was niet zo zei hij. Na 3,5 uur zijn ze met de staart tussen de benen vertrokken zonder 1 euro.

Reactie 12
Munster controle gehad beambte vond het hinderlijk dat er 2 schijnwerpers aanstonden.toen hij aan boord kwam weigerde zijn schoenen uit te trekken. Vriendelijk doch dringend tot 5x toe verzocht toen de beste man van boord gezet. Resultaat €750,-

Reactie 13
Geladen opvarend in Duisburg, komt er eentje aan boord en wil de laadpapieren zien, met de uitleg dat er in KEULEN enkele uurtjes ervoor een waterverontreinigingscensor was afgegaan en nu moesten ze alle tankers controleren

Er was ook iemand die zich niet in de kritiek op de WSP herkende. Die schreef dit:

Sorry, ik herken dit totaal niet. Wij varen heel veel door Duitsland. Politie van de hele Rhein, Main, Moezel, Heidelberg, Datteln, Munster, Bremen, Rendsburg, Minden, Hannover, Haldensleben, Berlin. Heb ze allemaal aan boord gehad. Natuurlijk de één makkelijker als de ander, maar nooit echt problemen. Ze mogen bij ons op de bank aan tafel zitten(in de stuurhut), en als we toevallig koffie hebben bieden we een bakje aan. Mijn vrouw gaat dan sturen en ik heb alle tijd voor ze. 95% heeft snel door dat we ons best doen alle papieren netjes bij te houden, dus als er ergens iets over de datum is is het een waarschuwing of hoogstens een warnung van 20eur. Dit in tegenstelling tot Nederland: gelukkig weinig in Nederland, dus weinig bezoek, maar als daar iets is krijg je gelijk een torenhoge boete. Een keer met A2 bemanning aan boord ‘s avonds doorgevaren tot 0:00uur naar haven Amsterdam om andere ochtend om 8:00 te lossen. We konden al onder de kraan gaan liggen. Mijn argument dat iedereen aan boord nu veel meer rusttijd heeft (0:00-08:00), als dat we eerst in het Amsterdam-Rijnkanaal gaan slapen en ‘s ochtends vroeg weer verder, deed niet ter zake en werd niet begrepen. Boete van honderden euro’s. Later moest hij nog terug aan boord komen want hij was zijn zwemvest vergeten, oei, was hij midden in de nacht zonder zwemvest van boord overgestapt op de politieboot!

Maar na enig nadenken kwam al het volgende bericht van dezelfde persoon:
Nu ik erover nadenk komt er toch ergens een belletje Duitse frustratie boven borrelen: Zaterdag morgen aankomst Mannheim aan de muur. Politieboot vaart het hele weekend tig keer langs. Maandag morgen 06:00 lossen bij Ludwigshafen Giulini (aan de stenen). Dus maandagmorgen 5uur (met A1 zonder tacho) van de muur weg. Ben ik net aan het testen of het anker wel wil zinken roepen ze via marifoon naar mijn vrouw dat ze aan boord willen komen. Ik zeg door de porto dat ze maar moet antwoorden met de vraag of ze niet over een half uurtje terug willen komen. Lig net met een anker schuin in de rivier in het donker te wachten tot het walpersoneel er is om de touwen aan te pakken, langsscheurende schepen, kan het dramatischer? Maar nee, ze moesten NU langskomen. Ze stuiteren(letterlijk) langszij met de boot en vragen mij alle aandacht. Om mijn vrouw maar terzijde te staan tegen zo’n invasie kom ik ook maar naar de stuurhut. Wat ik niet zo gauw ben, nu toch behoorlijk geïrriteerd waarom ze niet later even komen. Maar nee, het vaartijdenboek a.u.b. Ik vraag hem, wat verwacht je daarin te zien dan? Denk je echt dat ik vandaag al iets ingevuld heb? Dat invullen kreeg ik dan nu nog wel even de tijd voor. Toch wel sympathiek.... Ik zeg hem, je bent het hele weekend langs komen varen, je hebt me zien liggen. Op deze losplaats zijn ze het hele weekend nog aan het lossen/laden geweest. Al had ik gewild was het nog onmogelijk om hier zondagmiddag al heen te varen. Als ik nu doorgevaren was naar Iffezheim dan begrijp ik dat ze controleren op je vaartijd, maar dit..... Afijn voor 20eur moet je het maar weer snel vergeten.

Aanvulling Sunniva
Ook wij hebben zo’n wonderlijke ervaring. Midden in de winter moeten we in Emden lossen. Het stormt en het vriest. We liggen daar “buiten” dus op open water. Alle luiken zijn vastgevroren doordat het water erover heen komt en tegelijkertijd bevriest. Het waait windkracht tien. We moeten de luiken met geweld losslaan om open te kunnen leggen. We proberen met z’n tweeen zo veilig mogelijk open te leggen en op onze benen te blijven staan en de luiken te borgen. Tegelijkertijd moeten we ook verhalen omdat de pijp niet meer werkt en wij dus constant moeten verplaatsen om de zuiger zijn werk te laten doen. Als er verhaald moet worden wordt er vanaf de kant naar ons geschreeuwd maar door de oorverdovende herrie van de storm is het nauwelijks te volgen, net zo min als we voor elkaar goed te volgen zijn in dit beestenweer. Opeens zien we een slagschip van een politieboot die maar liefst een half uur nodig heeft om voor ons vast te maken. We zijn niet bepaald onder de indruk van hun stuurmanskunst maar gaan verder met ons werk. In de stuurhut staande lettend op David die voorop met de touwen bezig is omdat we weer moeten verhalen zie ik vanuit mijn ooghoeken naast mij opeens een paar benen gehuld in een groene uniformbroek langs de ladder naar beneden komen, en nog een paar ….

We komen even alles controleren! Het zal toch niet waar zijn. Ik zeg dat we dat nu mooi niet gaan doen, dat het zo al gevaarlijk genoeg is en dat ik natuurlijk niet met mijn neus in de papieren ga zitten of mee gaan naar de machinekamer op zo’n moment. Ik wijs hen ook nog op hun taak die toch met veiligheid te maken heeft. Niets mee te maken, ze willen NU de papieren zien want ze hadden ons schip nog nooit gecontroleerd. Ik zei “denk je dat we weg varen met die storm? Kom maar terug als we leeg zijn”. Maar daar kwam niets van in. Vervolgens stapt David de stuurhut binnen. “Wat krijgen we nou?”, vraagt hij. Ze willen controleren, leg ik uit. Wat er toen allemaal gezegd is zal ik de lezer besparen maar de groene politiebenen verdwenen rap langs de ladder weer omhoog.

Foto: Familie Veuger

Perikelen ligplaatsen Duitse Rijn voor binnenvaartschepen

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 semicontinue 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 word gerept. Hierdoor lijkt uitbreiding van het aantal ligplaatsen ook voor de komende jaar een utopie. De definitieve besluitvorming over dit investeringsbesluit van het Duitse verkeersministerievindt plaats in de tweede helft van dit jaar.

Aangaande auto-afzetplaatsen en ligplaatsen langs de Rijn is inmiddels een rapportage aangeboden aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Deze rapportage is opgesteld door BLN-Schuttevaer, met medewerking van de ASV en de beheerders van de website www.autosteigers.nl Deze rapportage is beschikbaar op de ASV-website.

Bijgaand een lijst met infra projecten op watergebied in Duitsland.

Highlights:

verdieping Rijn tot 2,80 m OLR Duisburg – Neuss en 2,70 m Neuss – Sturzelberg.

Verdieping midden-Rijn St-Goar – Mainz naar 2,10 m OLR

Verdieping WDK naar 3,40 tot Marl; uitbouw grote sluizen.

Verdieping Stichkanal Osnabruck van 2,20 m naar 2,80. Wordt ook geschikt gemaakt voor 110 meter schepen.

Idem Stichkanal Hildesheim, verdieping naar 2,80 meter. Wordt geschikt voor 135 meter.

DHK wordt geschikt gemaakt voor koppelverbanden tot 135 meter met 2,80 meter diepgang.

Main tot Aschaffenburg wordt uitgebouwd naar 3,10 meter diepgang.

Elbe-Lübeck kanaal wordt geschikt gemaakt voor 110 meter schepen en 2,80 meter diepgang.

Kustenkanal wordt geschikt gemaakt voor 110 meter schepen met 2,50 diepgang.

Evaluatie huisvuil - REBEL

Onderstaande heeft de ASV naar de organisatoren van de evaluatie gestuurd.

De ASV is uitgenodigd voor een werksessie rond de evaluatie door REBEL en heeft daar op geantwoord:

“We (de ASV) hebben op voorhand natuurlijk een discussie gevoerd over de waarde van deze bespreking en daarom wil ik je en de overige betrokkenen op het volgende wijzen.

Er is namelijk de ASV voorafgaande aan de evaluatie iets anders gesuggereerd dan nu de uitvoering lijkt te worden.
Tenslotte schrijft REBEL in haar verslag van ons gesprek:

“Afspraken vervolgstappen

Als informatie is opgehaald d.m.v. interviews en enquêtes (stap 5) zal Rebel met ASV klankborden over de opgehaalde informatie.”
Ik vind het niet onbegrijpelijk dat de ASV vandaaruit de conclusie heeft getrokken dat we inzicht zouden krijgen in de (alle) resultaten van de evaluatie. Daarmee vind ik dat REBEL minstens de schijn oproept zich niet aan haar afspraak te houden.

Verder wil ik op voorhand (zodat je niet tijdens dat gesprek hiermee overvallen wordt) geluiden die ons bereiken vast te noemen.

De klachten die ons over de enquête bereikten waren dat de vragen van de enquête als veel te sturend ervaren werden om door te kunnen gaan voor een objectieve evaluatie. De in te vullen keuzes die de deelnemers aan de evaluatie hebben bestaan eigenlijk maar uit twee mogelijkheden: òf je bent het niet eens met de prijs van het abonnement en/òf er zijn onvoldoende plaatsen zijn waar je je afval kwijt kunt. De werkelijke reden die u in de petitie kunt vinden “het wordt niet uitgevoerd conform het CDNI akkoord” behoort niet tot de mogelijke antwoorden.

Wij vinden dus de evaluatie geen recht doen aan datgene wat de schippers als kritiek op het beleid van de Minister naar voren hebben gebracht, we vinden ook dat de procedure sturend is waarbij er naar een bepaalde uitkomst toegewerkt wordt. Bovendien vinden wij het niet conform dat gene wat wij hadden mogen verwachten gezien het voorgesprek dat nu eerst het Ministerie IenM gaat bepalen welk deel van de evaluatie gepubliceerd zal worden. Want zoals REBEL aan ons schrijft: “….Het is uiteindelijk de keuze van I&M als opdrachtgever van de evaluatie of en in welke mate de resultaten van de enquête openbaar worden gemaakt. …..”

Dit heeft niet eens meer de schijn van een onafhankelijke evaluatie en daarmee lijkt de evaluatie geen enkele waarde te hebben, anders dan een instrument voor de minister om haar beleid aanvaardbaar te maken.

Ondertussen wordt ons gevraagd op voorhand al mee te denken aan een oplossing middels een werksessie, waarbij bij de uitnodiging vanuit REBEL toespelingen gemaakt worden op het feit dat we “tenslotte allemaal maar één ding willen en dat is dat de schipper zijn/haar afval op gebruiksvriendelijke en betaalbare wijze netjes kwijt kan”. Ja, dat willen wij, maar wel volgens het CDNI akkoord, en dat hele akkoord komt nergens ter sprake.Bovendien willen wij nogmaals onder de aandacht brengen dat ook het volgende genotuleerd staat bij dit onderdeel van het gesprek: ASV is bereid om ook in de derde stap mee te denken over mogelijke oplossingen/vervolgstappen waarbij genoteerd is dat ASV het principe vasthoudt dat betaling voor C-afval niet gepast is; vooral omdat er soms dubbel wordt betaald, en niet duidelijk is waar het ophoudt (willekeur in handelswijze partijen, zoals CCR, havens, gemeenten…..

Wij vragen u zich rekenschap te geven van het feit dat er een internationaal akkoord ligt (het CDNI akkoord; deel C behelst ‘overig scheepsbedrijfsafval’), waarbij Nederland afspraken heeft gemaakt waar zij zich aan moet houden. Juist vanwege de geloofwaardigheid van de politiek, vanwege het milieu en vanwege de leefbaarheid voor de gebruikers van de waterwegen.

Ondanks een petitie die door meer dan 1.000 schippers getekend is tegen de wijze waarop de Minister met deel C van het CDNI akkoord omgaat, ondanks de vele Kamervragen en ondanks het feit dat er heel weinig huisvuilabonnementen zijn afgesloten wil men toch op de ingeslagen weg door gaan, in die zin dat de Minister vindt dat er abonnementen afgesloten dienen te worden om te betalen voor de afgifte van het huisvuil.

De vervuiler betaalt
We vinden, net als iedereen, dat het logisch is dat “de vervuiler betaalt”. Maar…. we vinden ook dat het CDNI akkoord gerespecteerd dient te worden. Onder andere om de schippers te beschermen tegen het meerdere keren voor hetzelfde betalen en om vervuiling van het milieu tegen te gaan.

Hieronder vindt u het deel van het handboek Scheepsafvalstoffenverdrag waar het ons om gaat. (http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Wetten%20en%20vaarwegen/Handboek%20Scheepsafvalstoffenverdrag%20(SAV)_tcm174-271106.pdf)

Handboek scheepsafvalstoffenverdrag
Wat is het doel van het Verdrag? Kort gezegd is het voornaamste doel de bescherming van het milieu en verhoging van de veiligheid van de binnenvaart en haar opvarenden. Als middelen noemt het Verdrag:

• het voorkomen van het ontstaan van afval;
• het veilig en gescheiden inzamelen en verder verwijderen van onontkoombaar scheepsafval;
• het bij de veroorzaker in rekening brengen van de kosten van inzameling en verdere verwijdering;
• het voorkomen van concurrentievervalsing door het stellen van uniforme regels in alle verdragsluitende landen.

Deel C: Verplichting van de Verdragstaten.
Verdragsluitende staten zijn verplicht: huisvuilontvangstvoorzieningen ter beschikking te stellen of ter beschikking te laten stellen bij :

- overslaginstallaties ,
- aanlegplaatsen voor passagiersschepen,
- bepaalde aanlegplaatsen voor de doorgaande scheepvaart en
- sluizen.

De kosten voor de inzameling en verdere verwijdering van huishoudelijk afval worden geacht te zijn inbegrepen in de havengelden. Voor overige afvalstoffen zoals niet oliehoudend klein gevaarlijk afval, huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen, slops en zuiveringsslib is nog geen duidelijke regeling getroffen. Wel is er een verplichting tot onderlinge afstemming tussen de verdragsluitende staten alvorens een financieringswijze wordt gekozen.

Tot zover de letterlijke tekst uit het handboek waaruit blijkt dat de handelswijze van de Minister strijdig is met de gemaakte internationale afspraken.

Het milieuaspect
Ondertussen wordt de indruk gewekt alsof schippers niet zouden hechten aan milieubeschermende maatregelen. Daarmee doet men de sector te kort. Een groot deel van de binnenvaart wil niet anders dan dat er zorgvuldig met akkoorden wordt omgegaan en daarmee met de belangen van de binnenvaartsector. Dat zou geen vreemde eis moeten zijn.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,
Sunniva Fluitsma

Persberichten aangaande bedieningstijden en spitssluitingen

Beekse brug.
Zoals bekend verondersteld mag worden heeft de ASV gereageerd op de wijze waarop de spertijden van de Beekse Brug ingevoerd zijn. Inmiddels is de ASV uitgenodigd om in juni mee te praten over de gevolgen van de spitssluiting door Rijkswaterstaat. De ASV wil best meepraten maar wil niet tot juni wachten om aan te geven dat deze spitssluitingen zorgen voor het benadelen van de binnenvaart, een oneerlijke concurrentie ten opzichte van vervoer over de weg, gevaarlijke situaties omdat een geladen schip niet kan vastmaken voor de brug, en onnodig lang varen (in het donker) omdat de tijd "ingehaald" moet worden. Op korte termijn verwacht de ASV een reactie hieromtrent van de provincie Brabant. Zo heeft de projectleider goederenvervoer van het cluster Mobiliteit en Infra van de provincie in ieder geval beloofd.

De Hanzebrug Deventer
Inmiddels heeft de ASV ook een brief geschreven aan burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer over de aanpassing van de spertijd van de Hanzebrug te Deventer. Deze wijziging naar aanleiding waarvan wij deze brief schreven houdt in dat de spertijd waarbij de Hanzebrug niet draait voor vervoer over water tijdens de middagspits wijzigt. Waar de spertijd tot 1 februari plaatsvond tussen 16.00-17.30. verschuift de spertijd vanaf 1 februari naar een spitssluiting tussen 16.30 en 18.00 uur. De vragen die de ASV onder andere heeft gesteld zijn
Klopt het dat de schepen nu moeten wachten tot 18.00 uur (en dus hun melddag niet meer kunnen halen).
Zo niet zijn daar dan andere afspraken over gemaakt met de bedrijven
en zo ja, welke dan
en waar is dat gepubliceerd?
Waar is dit besluit (het verschuiven van de tijden) gepubliceerd?
Op welke wijze zijn de schippers hiervan in kennis gesteld?

De ASV vraagt de spertijden te herzien
Wijzend op veranderende tijden gezien de visies over milieu, veiligheid en congestie vraagt de ASV te kijken of de spertijden nog wel wenselijk zijn. Daarbij wordt gerefereerd aan het Europese Witboek vervoer waarbij Europa streeft naar een verschuiving van transport over de weg naar transport over water en spoor (20% in 2020, 50% in 2050) en diverse rapporten die aantonen dat spitssluitingen nauwelijks iets oplossen voor het wegverkeer maar veel schade veroorzaken bij vervoer over water. Ook wijst de ASV erop dat er spertijd is voor schepen terwijl er nog twee andere opties zijn voor het wegverkeer om deze brug te vermijden via sluis of achter de haven langs.
Daarnaast heeft de ASV nog een aantal vragen voor de gemeente:
Klopt het dat er afgesproken is de spitssluitingen te herzien als de rondweg klaar was? en
Klopt het dat die rondweg klaar is en de spitssluitingen niet geschrapt worden?
Is dit besluit in de gemeenteraad genomen?
Is de gemeente Deventer bereid haar beleid gezien de ingevoerde spertijden opnieuw te beoordelen en eventueel te herzien?

De brief met het antwoord van de provincie over de Beekse Brug zal binnen enkele dagen bij de ASV aankomen. De bestuursondersteuner wethouders van de gemeente Deventer heeft bevestigd onze brief intern is uitgezet, maar heeft het nog niet met de wethouder kunnen bespreken. Zodra men weet wie dit intern ambtelijk oppakt laat men het aan de ASV weten. .

Rotterdam 29 januari 2016

Betreft: (gebrek aan) binnenvaartbeleid gemeente Deventer,
specifiek: (aanpassing) spitssluiting de Hanzebrug te Deventer

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij, als schippersorganisatie, u wijzen op het volgende:
Een van onze leden heeft ons op de hoogte gesteld van een (voor de binnenvaart negatieve) wijziging van de bedieningstijden van de Hanzebrug van Deventer. De klacht gaat specifiek over de gewijzigde bediening van de Hanzebrug te Deventer, maar daarnaast over negatieve houding van de gemeente Deventer tegenover de binnenvaartsector, die wij graag anders zouden willen zien. Deze wijziging naar aanleiding waarvan wij deze brief schrijven houdt in dat de spertijd waarbij de Hanzebrug niet draait voor vervoer over water tijdens de middagspits wijzigt. Waar de spertijd tot dit moment is tussen 16.00-17.30. Zal de spertijd vanaf 1 februari aanstaande verschuiven naar een spertijd tussen 16.30 en 18.00 uur, hebben wij begrepen hoewel er niets over te vinden is.

Schipper benadeeld
Voor u zal het wellicht lijken of er nauwelijks een verschil is. 1,5 uur zinloos wachten omdat men vindt dat vervoer over de weg voorrang heeft boven vervoer over water blijft 1,5 uur. Echter, een schipper kan zijn aanwezigheid voor die dag slechts melden tot 18.00 uur. Dat betekent dat de schipper zich tot nu toe na de sper tijd tijdig kan melden bij het bedrijf waar zijn lading gelost dient te worden, en daarmee zijn "melddag haalt" zoals wij dat noemen in schipperskringen. Het feit dat dit moment verschoven wordt kost de betreffende schipper mogelijk veel geld omdat het bedrijf dan pas vanaf de volgende dag het schip gemeld gekregen heeft waardoor het bedrijf veel meer tijd heeft om het schip te lossen (en aan de schipper dus niet hoeft te betalen voor de tijd dat hij er met zijn schip ligt). Wij vinden dat de schipper hierbij sterk benadeeld wordt en vragen dan ook met klem de wijziging ongedaan te maken. Ervan uitgaande dat dit voornemen werkelijk uitgevoerd zou gaan worden willen wij graag in onze argumenten daartegen meenemen dat schepen in dat geval ook niet meer na half vijf Deventer zullen kunnen verlaten na leegkomst. Immers, voor zover als wij weten schut de sluis tot zes uur. Dit zou dan toch op zijn minst de schuttijden van de avond moeten verlengen.

Wij hebben hierover dan ook de volgende vragen:
Klopt het dat de schepen nu moeten wachten tot 18.00 uur (en dus hun melddag niet meer kunnen halen).
Zo niet zijn daar dan andere afspraken over gemaakt met de bedrijven
en zo ja, welke dan en waar is dat gepubliceerd?
Waar is dit besluit (het verschuiven van de tijden) gepubliceerd?
Op welke wijze zijn de schippers hiervan in kennis gesteld?

Andere opties voor het wegverkeer
Ooit is er gekozen voor het invoeren van spitssluitingen die de binnenvaart benadelen ten opzichte van het wegvervoer, maar wij vragen u namens het beroepsgoederenvervoer over water om dit besluit te herzien. De tijden zijn veranderd, de visies over milieu, veiligheid en congestie ook. Daar zou ook de gemeente Deventer voor open moeten staan, lijkt ons. Zeker indachtig het Europese Witboek vervoer waarbij Europa streeft naar een verschuiving van transport over de weg naar transport over water (20% in 2020, 50% in 2050) Het is toch een vreemde zaak dat er (zo lang) spertijd is voor schepen terwijl er nog twee andere opties zijn voor het wegverkeer om deze brug te vermijden via sluis of achter de haven langs, dus ook vanuit dat oogpunt is het vreemd dat de scheepvaart hier gedupeerd wordt. Daarnaast zijn er al enkele jaren geleden (door onder andere de schepen Jordi en de Adriana uit Zwolle) klachten over de spitssluiting geuit. Destijds was het antwoord dat de spitssluiting zou worden herzien als de rondweg klaar is. Die is inmiddels klaar.

Daarbij vragen wij ons af:
- Klopt het dat er afgesproken is de spitssluitingen te herzien als de rondweg klaar was? en
- Klopt het dat die rondweg klaar is en de spitssluitingen niet geschrapt worden?
- Is dit besluit in de gemeenteraad genomen? (wij kunnen hier nergens stukken over vinden)
- Is de gemeente Deventer bereid haar beleid gezien de ingevoerde spertijden opnieuw te beoordelen en eventueel te herzien?

Leren uit het verleden
In 2001 is een dergelijke casus ook ter sprake gekomen, de gemeente besloot toen de spertijden die initieel van 16.00 tot 17.30 liepen op te rekken naar 16.00-18.30 uur. Om tegemoet te komen aan de scheepvaart, is destijds besloten dat “Schippers met grondstoffen, bestemd voor een aan de binnenhaven gelegen bedrijf, de mogelijkheid te bieden om zich voor de in de regeling voor de scheepvaart vastgestelde meldtijden (12.00 en 18.00 uur) te melden bij de sluismeester op de Prins Bernhardsluis.”
Wij weten niet of een dergelijke regeling nu opgenomen is in het bedieningsbesluit omdat wij dat besluit niet hebben kunnen vinden. Maar dat dit al jaren een heikel punt is blijkt uit het feit dat in 2001 na bezwaar van 19 binnenvaartschippers, het besluit is vernietigd door de Algemene commissie voor de beroep-, bezwaar- en verzoekschriften van de gemeente Deventer. Bijgevoegd heb ik het besluit ter aanpassing van de sper- en bedieningstijden toen (2001) en de afhandeling van het bezwaar.

Deventer heeft geen binnenvaartbeleid
Maar los van dit specifieke voorval willen wij ook uw aandacht vragen voor het feit dat u als gemeente kennelijk geen enkel beleid heeft in de vervoerssector gericht op de binnenvaart. De vervoerstak die juist door haar aanwezigheid kan zorgen voor minder files en een schonere omgeving wordt door uw gemeente als ik de site bestudeer volkomen genegeerd.
Wij pleiten er daarom voor dat u uw strategie daaromtrent gaat herzien.

Rapporten wijzen uit; spitssluitingen lossen weinig op maar benadelen binnenvaart sterk
Zo hebben diverse rapporten inmiddels duidelijk gemaakt dat spitssluitingen lijken te helpen, bij het wegverkeer maar in feite nauwelijks iets oplossen, terwijl ze de binnenvaart sterk benadelen en heel veel geld kosten. Helaas zijn de eigenaars van de binnenvaartschepen nauwelijks een partij in gemeentelijke overleggen omdat zij, gezien hun professie, geen of nauwelijks kans hebben als partij hun stem te laten horen,
Daarom spreken we u middels dit schrijven aan op uw verantwoordelijkheid als bestuurder, die verder gaat dan het mogelijke stemgedrag van uw kiezers. Uiteindelijk zou u toch voor het grotere belang moeten kunnen, durven en willen gaan.

Spertijden herzien
Dat zou betekenen dat de gemeente Deventer de zinloze spertijden tijdens de spits herziet, eventueel zelfs afschaft of in ieder geval ervoor zorgt dat de brug minstens ieder half uur gedraaid wordt waarbij de schade voor de binnenvaart sterk beperkt wordt en het vervoer over de weg daarbij aantoonbaar nauwelijks verschil merkt met de huidige werkwijze. Wij kunnen onze uitspraken hierover natuurlijk staven: In de bijgevoegde rapporten kunt u lezen dat deze uitspraken door een onafhankelijk onderzoek bevestigd worden.

Gevolgen spitssluitingen voor de binnenvaart
Ondertussen neemt de gemeente vele uren van de mogelijke vaartijd van de binnenvaartschepen af, kennelijk niet realiserend dat als u het equivalent van deze schepen op de weg in de vorm van vrachtwagens zou aantreffen het fileleed helemaal niet meer te overzien zou zijn.

Maar in plaats van deze noodzakelijke vervoerstak te koesteren maakt de gemeente Deventer (die ook het havengeld, wat al bijzonder hoog is, nog eens met 5% verhoogt) het de schippers extra en onnodig moeilijk.

Bovendien is er een vaartijdenwet die maakt dat schippers buiten bepaalde tijden niet mogen varen (als ze geen tachograaf hebben) en dus beperkt worden in hun vaaruren. Anderen worden gedwongen onnodig lang te varen (in het donker) wat de veiligheid niet ten goede komt. Ondertussen weten we allemaal dat spitssluitingen schijnoplossingen zijn die tegemoet komen aan het misverstand dat het de files zou beperken. Tegelijkertijd is hier sprake van concurrentievervalsing omdat de binnenvaart sterk op achterstand wordt gezet ten opzichte van vervoer over de weg.

Schippers niet of nauwelijks gehoord, besluit niet bekend gemaakt aan de schippers.
Daarnaast wil de ASV er op wijzen dat de vereniging Koninklijke Schuttevaer hierin “gekend” lijkt te zijn maar die vereniging heeft al geruime tijd het mandaat verloren om ook namens de ASV te spreken. Volgens de heer Mulder (gemeente Deventer) is er gesproken

met twee vertegenwoordigers van de vereniging Schuttevaer. Zij zouden hebben aangegeven akkoord te zijn met deze wijziging, op voorwaarde dat de gemeente met de opdrachtgevers, lees de bedrijven in de haven, zouden spreken, en dat die geen grote bezwaren zouden hebben. Dat heeft men gedaan en daar kwam niets uit. Het betrof een overleg op 9-12-2014 met de heren Visser en Schut. Van dit besluit is echter niets aan de schippers, de gebruikers van de vaarweg bekend gemaakt, naar wij weten. En terwijl de ASV uitgebreid contact heeft gehad met de gemeente Deventer over de klachten die er waren wat het gebruik van stroomkasten betreft in de haven van Deventer heeft de heer Mulder nog nooit van de ASV gehoord. In een antwoord op de klacht hieromtrent antwoordt de heer Mulder zelfs dat de tijden opgerekt worden voor de schippers en het er alleen maar beter op zou worden (voor de schipper). Wij weten niet wat er bedoeld wordt want we zien nergens een besluit.

Wie is de ASV?
De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen maar allen maken regelmatig gebruik van de Gelderse vaarwegen. Dat kan zijn op doorvaart naar andere bestemmingen maar ook om er te laden of te lossen. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals themaoverleggen gericht op de binnenvaart .

Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Tot zover onze informatie. Wij zouden graag als vertegenwoordigende partij voor de binnenvaart op korte termijn hierop een reactie vanuit de gemeente Deventer ontvangen.

Mocht u hierover nader informatie willen ontvangen dan verstrekken wij die uiteraard graag. Ook vragen of opmerkingen zijn van harte welkom.

Ik hoop u hiermee vooralsnog voldoende op de hoogte gesteld te hebben.
In afwachting van uw antwoord,
Met vriendelijke groet,

Antwoord Deventer.

Gemeentebelang Deventer heeft de ASV geantwoord over spertijden van de Hanzebrug: De huidige tijden zullen voorlopig niet aangepast worden. Het klopt dat er niet over gecommuniceerd is en de gevolgen wil men ambtelijk eerst ook met de ASV bespreken alvorens er definitieve aanpassingen komen.

Tevens wil men breed kijken maar de mogelijkheden in de Deventer Haven en ook de ASV als gesprekspartner daarbij opnemen. Rondom mei is de jaarlijkse voorjaarsnota van de gemeente aan de orde en ten tijde hiervan worden er ook politieke besluiten genomen. Zij zullen dan onze gesprekken met mogelijkheden daarbij betrekken. Wetende dat uitbereiding van sluistijden geld gaan kosten zou men ook graag willen vernemen of er vanuit de schippersvereniging en of lokale bedrijven liggend in het Havengebied mogelijkheden tot participatie zijn.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
+31611887791
+31653801460
+31653190495
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Betreft: Gewijzigde bedieningstijden van de bruggen te Doetinchem

Bijlage(n): Tabel 1. Vergelijk vaste bedieningstijden
Tabel 2. Vergelijk spertijden

Rotterdam, 9 februari 2016

Geachte,
Eén van onze leden heeft ons onlangs op de hoogte gesteld van een (voor de binnenvaart negatieve) wijziging van de bedieningstijden van de bruggen te Doetinchem. Voor ons, de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), was dit nieuwe informatie. De door u gebruikte kanalen van publicatie hebben, zoals wij dit vaker meemaken bij lokale overheden, de specifieke belanghebbenden in deze (de binnenvaart) niet bereikt. Om die reden zenden wij u, ook al is de termijn van indienen verstreken alsnog een zienswijze toe op de wijzigingen. In het belang van onze leden en de (kleine) binnenvaart in algemene zin vinden wij de wijzigingen namelijk niet acceptabel.

Wie is de ASV?
De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen, maar allen maken regelmatig gebruik van de Gelderse vaarwegen. Dat kan zijn op doorvaart naar andere bestemmingen maar ook om er te laden of te lossen. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals thema-overleggen gericht op de binnenvaart.

Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Vaste bedieningstijden.
Onder vaste bedieningstijden wordt door de ASV verstaan, de tijden dat er daadwerkelijk de mogelijkheid is voor de binnenvaart een brugopening te verkrijgen bij aankomst dan wel op gezette tijden. De bediening op afspraak, zoals in het verkeersbesluit is opgenomen, wordt door de ASV niet erkend als vaste bediening (nadere toelichting volgt).

De tabel 1 laat zien wat, in tijd en procentueel, de gevolgen zijn van de wijzigingen ten opzichte van de vorige situatie. Vanuit de tabel moge duidelijk zijn dat het hier een forse versobering van de vaste bedieningstijden betreft.

In de binnenvaart heeft deze versobering tot gevolg dat de concurrentiepositie t.o.v. het wegvervoer ernstig wordt verzwakt. Vrachtauto's kunnen immers nagenoeg 24/7 gebruik maken van de infrastructuur terwijl dit voor de binnenvaart sterk wordt beperkt. Dit druist volledig in tegen de wens van de overheid van een modal shift, van weg naar spoor en binnenvaart, in het vervoer. De wijzigingen hebben nl. het tegenovergestelde effect. Als gevolg van de wijzigingen worden de levertijden van de binnenvaart onbetrouwbaarder en zullen ontvangers in Doetinchem er voor kiezen hun goederen per vrachtauto te laten brengen i.p.v. met een binnenvaartschip, een omgekeerde modal shift. Door de omgekeerde modal shift hebben de wijzigingen zodoende indirect een hogere verkeersintensiteit en luchtvervuiling tot gevolg in Doetinchem. Een bezuiniging op personeel is hiermee bij voorbaat ongedaan gemaakt.

Daarnaast maakt het beperken van de mogelijkheden om gebruik te maken van binnenvaart Doetinchem minder aantrekkelijk als vestigingsplaats en leidt mogelijk zelfs ertoe dat bedrijven wegtrekken naar elders.

Bediening op afspraak.
De situatie zoals hierboven geschetst lijkt te worden verzacht door de gecreëerde mogelijkheid van het op afspraak bedienen van de bruggen. Lijkt, want de binnenvaart ondervindt er veel meer nadeel van dan het voordeel van iets (0,5 of 1 uur) vroeger en later de bruggen te kunnen passeren.

Allereerst is dit voordeel slechts 7,5 maand (62,5%) in het jaar van toepassing. De binnenvaart wil voor haar klanten het gehele jaar betrouwbaar zijn, ook in de wintermaanden.

Ten tweede worden met deze wijziging de spertijden significant opgerekt. Dit is zichtbaar gemaakt in tabel 2, in tijd en procentueel.

Ten derde moet er minimaal 24 uur van te voren een afspraak gemaakt worden om de brug te laten bedienen. Het is voor een binnenvaartschipper nagenoeg onmogelijk zover van te voren een gedegen planning te maken om zodoende op de afgesproken tijd bij

de brug te zijn.
Zo zijn er schepen die bijvoorbeeld uit een zeeschip moeten laden in de zeehavens (onbekend laadtijdstip),
Liggen er in de vaarroute bruggen en sluizen (onbekende vaartijd) en,
wordt er in de praktijk vaak op afroep gelost, pas lossen als het product nodig is om voorraad beperken (onbekend lostijdstip)

Tevens wil de ASV erop wijzen dat, voor wat betreft de bedieningstijden voor de Oude IJssel, volgens de Richtlijn Vaarwegen 2011 een bedieningsregime is voorgeschreven van 07:00 tot 19:00 uur. De bedieningsregimes gelden als standaard. Het staat vaarwegbeheerders alleen vrij, indien er een lokale noodzaak is, bijvoorbeeld een containerterminal achter een brug of sluis, gedurende een langere periode te bedienen.

Besluitvorming.
In de toelichting bij het verkeersbesluit staat geschreven dat tot de wijzigingen is besloten mede op basis van consultatie van netwerkpartners, waaronder de beroepsvaart. De ASV gaat ervanuit dat in dit geval de vereniging Schuttevaer de beroepsvaart vertegenwoordigde. De Schuttevaer vereniging heeft echter al geruime tijd niet meer het mandaat om op nautisch-technische onderwerpen, zoals bedieningstijden van kunstwerken, namens de ASV te spreken.

De ASV had dan ook graag in eerder stadium op de hoogte zijn geweest van het voornemen de bedieningstijden te wijzigen. Dan hadden wij onze zienswijze kenbaar kunnen maken op het moment dat de wijzigingen nog in een ontwerpfase waren. Nu dat stadium is gepasseerd zien wij ons genoodzaakt u te verzoeken het besluit te heroverwegen en zodanig aan te passen dat deze wel werkzaam en acceptabel is voor de beroepsvaart. Vanzelfsprekend zijn wij bereid u hierbij te adviseren.

Wij hopen u vooralsnog voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Ron Breedveld

Aangaande onderstaande wijziging in de bedieningstijden is verschillende malen contact geweest tussen de gemeente en de ASV. De ASV had de wens dat er voor de scheepvaart de mogelijkheid bleef de brug te passeren in de spitstijden. Met het instellen van vaste openingstijden in de spits is deze wens door de gemeente Gorinchem ingewilligd.

Vaste openingstijden Concordiabrug

Bron: http://www.gorinchem.nl/inwoners/nieuws_43037/item/vaste-openingstijden-concordiabrug_39311.html

Vanaf maandag 29 februari 2016 veranderen de openingstijden van de Concordiabrug.

Daarbij heeft de provincie op verzoek van de gemeente Gorinchem rekening gehouden met schooltijden en de dienstregeling van de bus. De brug gaat nu op vaste tijden open, uiteraard alleen als er een schip doorheen moet.

De vaste openingstijden in de spits zijn:

- Ochtendspits: 07.30 uur - 08.05 uur - 08.40 uur
- Avondspits: 17.30 uur

Beter te plannen

Het is nu dus mogelijk om van te voren rekening te houden met brugopeningen in uw reisschema.

Toekomst zand en grindvaart bedreigd

Recentelijk heeft Panteia een rapport uitgebracht naar de toekomst van de zand- en grindvaart. Daarin staan een aantal belangrijke conclusies en constateringen, onder andere dat de zand- en grindvloot qua leeftijd van de vloot gemiddeld gezien aanmerkelijk ouder is dan de overige droge lading vloot. Ook constateert Panteia dat als gevolg van de crisis het aantal schepen enorm is uitgedund, dat er reeds krapte op de markt is ontstaan en dat het aflopen van overgangsbepalingen in het ROSR alsmede de milieu-eisen in Rotterdam op korte termijn een verdere afname zal bewerkstelligen terwijl het ladingaanbod gelijk zal blijven, dan wel toenemen.

Panteia heeft becijferd dat nieuwbouw in de kleine segmenten nodig is om aan de transportvraag te blijven voldoen en dat nieuwbouw in veel gevallen uit kan; althans als gekeken wordt naar de concurrentiepositie ten opzichte van de vrachtauto. Dit is het minst voor kleine schepen: 47% van de huidige tonnage kan het meest kosteneffectief per schip vervoerd worden, terwijl bij de grotere klassen (650 -1000 ton) en 1000 – 2000 ton dit al 80%, dan wel 90% bedraagt.

Panteia constateert ook dat de vaart naar bestemmingen zoals Tilburg, Eindhoven, Helmond maar ook Den Haag, Hillegom, Doetinchem, Coevorden en de Noordoostpolder (en nog veel meer) op korte termijn zal verdwijnen, als overheden geen maatregelen treffen om de scheepvaart op deze vaarwegen te stimuleren.

Het rapport is opvraagbaar via deze link: http://panteia.nl/Nieuwsoverzicht-Panteia/Dringend%20behoefte%20aan%20nieuwe%20beunschepen#.VuwKTeIrLRY

reactie politiek op verdwijnen (beun)schepen door CCR eisen.

De SGP heeft gereageerd op onderstaand bericht aan de politiek:

Geachte mevrouw Fluitsma,

Hartelijk dank voor uw e-mail. Goed om dit signaal te krijgen. Kleine binnenvaartschepen mogen niet de nek omgedraaid worden. We gaan ernaar kijken en nemen het punt mee in de voorbereiding van een volgend debat.

Met vriendelijke groet,

Hans Maljaars
Beleidsmedewerker Economische Zaken, incl. landbouw; Infrastructuur & Milieu

bericht aan de politiek:
De ASV heeft de woordvoerders binnenvaart in de Tweede Kamer opgeroepen zo snel mogelijk stappen te zetten om datgene wat nog rest aan de kleine binnenvaart te redden zodat de diversiteit van de vloot blijft bestaan. De ASV vraagt de beleidsmakers op de ingediende moties betreffende de CCR regelgeving uit de lades te trekken en er iets mee te gaan doen.

onderstaand bericht zojuist verzonden naar de woordvoerders Binnenvaart in de Tweede Kamer

Geacht Kamerlid, geachte Volksvertegenwoordiger,

Betreft: Consequenties van de CCR regelgeving: nu al een groot tekort aan kleine schepen:
Acuut probleem bij de beunschepen. Onomkeerbaar: Vervoer over water gaat naar wegtransport!

U zult ongetwijfeld weten dat de ASV al vele jaren hamert op het feit dat door de CCR regelgeving waarbij bestaande schepen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moeten voldoen de diversiteit van de vloot aangetast wordt en daarmee de waarde van de binnenvaartvloot voor verladers.

De consequenties worden inmiddels zichtbaar zoals duidelijk wordt in het artikel van de binnenvaartkrant http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/50-tot-100-nieuwe-beunschepen-nodig/

Een deel van het artikel:
In opdracht van de stichting Beunschepen heeft Panteia onderzoek gedaan naar de het zand- en grindvervoer. De uitkomst is dat de vloot in de komende 10 jaar vernieuwd moet worden; anders verliest de binnenvaart lading aan het wegvervoer.
In de afgelopen 10 jaar is de actieve vloot van beunschepen gedaald met ongeveer 100 schepen. Er volgen er meer, voorspelt Panteia op basis van de hoge gemiddelde leeftijd van ondernemers op beunschepen en de hoge gemiddelde leeftijd van de schepen. De schatting is dat het om 50 tot 100 schepen gaat.

Die zouden de komende 10 jaar vervangen moeten worden. “Zonder deze nieuwbouw kan in de toekomst niet aan de benodigde hoogwaardige scheepscapaciteit worden voldaan en zal op termijn een deel van het binnenvaartvervoer van bouwmaterialen naar het wegvervoer verschuiven”, waarschuwt Panteia.

Vooral kleine schepen nodig
De nieuwbouw moet niet alleen bestaan uit grotere beunschepen. De onderzoekers pleiten vooral voor meer nieuwe kleinere schepen. De eisen uit de overgangsbepalingen van het ROSR en problemen met bedrijfsopvolging zullen veel binnenvaartondernemers ertoe brengen hun schip naar de sloop te brengen.

“Als bedrijven aan klein vaarwater merken dat er een tekort aan kleine schepen ontstaat, zullen ze bij het maken van lange termijn visies eerder geneigd zijn andere locaties te kiezen. De sector is gebaat bij een gedifferentieerde vloot.”
Tot zover dit deel van het artikel.

Wij vragen u wederom erop aan te dringen bij minister Schultz dat zij zich er bij de CCR voor hard maakt dat deze zich aan haar eigen woorden houdt: “het kan niet de bedoeling zijn dat bepaalde segmenten van de vloot extra getroffen worden”.

Het is overduidelijk zo dat bepaalde segmenten van de binnenvaartvloot (de kleine binnenvaartschepen in ieder geval tot 1.00 ton, maar in mindere mate ook tot 1.500 ton) wel degelijk harder geraakt worden omdat aangetoond is dat deze schepen eenvoudigweg niet kunnen voldoen aan deze eisen en dus massaal gesloopt worden.

Er zijn al vele moties ingediend met het doel dit belangrijke onderdeel van de vloot te behouden. Er is geen tijd meer te verliezen. Ieder klein schip wat gesloopt wordt levert tientallen extra vrachtwagens op de weg. Het kritisch minimum aan kleinere schepen is al bereikt, er ontstaat een sneeuwbaleffect. Kleine vaarwegen worden steeds slechter bediend omdat er minder vervoer over water gaat vanwege de gesloopte schepen, daardoor kunnen

wij onze klanten weer slechter bedienen waardoor zij overstappen naar andere vervoersmodaliteiten etc. Wij horen keer op keer hoe de politiek de binnenvaart een warm hart toedraagt. Maar die woorden helpen ons niet en u ook niet. Er moet nu op heel korte termijn gehandeld worden.

Het is noodzakelijk dat er op zeer korte termijn ervoor gezorgd wordt dat zeker de kleinere schepen zo snel mogelijk vrijgesteld worden van deze eisen waar overduidelijk niet aan voldaan KAN worden.

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

Voor verdere informatie betreft de CCR: u kunt veel relevante stukken vinden op: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/zwartboek-ccr-eisen.html, waarbij ik speciaal wil wijzen op het volgende rapport: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/15-ccr2002_schepen_van_de_toekomst.pdf, van de CCR

Natuurlijk kunt u altijd contact met mij opnemen, of met een van onze bestuursleden.

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma

reactie van de PVV: Bedankt voor de e-mail en informatie, ik stop het in het dossier!

Vergaderjaar 2015–2016

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2016Z06659

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *te weinig capaciteit van beunschepen* (ingezonden 1 april 2016).

Vraag 1
Wat is uw reactie op het rapport van Panteia, dat in opdracht van de Stichting Beunschepen onderzoek heeft uitgevoerd naar de toekomst en vernieuwing van de binnenvaartvloot?[1]

Vraag 2
Deelt u de conclusie dat er naast grotere nieuwbouwschepen vooral behoefte is aan kleinere schepen (650 tot 1.500 ton)? Kunt u uw antwoord toelichten?[2]

Vraag 3
Kunt u aangeven welk effect het inkrimpen van de vloot van beunschepen met ongeveer honderd schepen heeft op de toename van vrachtverkeer over de weg?

Vraag 4
Deelt u de mening dat een gedifferentieerde binnenvaartvloot van groot belang is om tot een modalshift van wegtransport naar binnenvaart te komen, zoals ook verwoord in het Europees witboek voor transport? Kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 5
Neemt u maatregelen om een gedifferentieerde binnenvaartvloot, die van belang is voor het bevaren van kleinere vaarwegen, in stand te houden? Zo ja, waarom hebben deze niet kunnen voorkomen dat er vele schepen via de sloop zijn verdwenen?

Vraag 6
In hoeverre dragen volgens u de eisen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR-eisen) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en de milieueisen van Rotterdam bij aan de versnelde sloop van binnenvaartschepen? Kunt u uw antwoord toelichten en daarbij in ogenschouw nemen dat de Duitse overheid al in 2001 heeft geconcludeerd[3] dat een groot deel van de schepen nooit aan de ROSR-eisen kan voldoen?

Vraag 7
Wat is de reden dat u ondanks meerdere uitspraken van de Tweede Kamer nauwelijks progressie boekt om de vergaande ROSR-eisen, die zeker voor kleinere schepen het einde van hun bestaan betekenen, van tafel te krijgen?

Vraag 8
Kunt u zich het rapport «Schepen van de toekomst» uit 2002 herinneren, waarin de CCR aangeeft «Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere» en «Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen»?

Vraag 9
Bent u van mening dat de huidige ROSR-eisen van de CCR voldoende evenwichtig en proportioneel zijn, zoals in 2002 door de CCR zelf is aangegeven in haar rapport? Kunt u uw antwoord toelichten?

Vraag 10
Bent u bereid om kleinere binnenvaartschepen uit te zonderen van de ROSR-eisen, los van de CCR, zoals door de Kamer reeds is verzocht? Kunt u uw antwoord toelichten?

[1] Scheepvaartkrant, 23 maart 2016, «Zonder nieuwbouw beunschepen kan in toekomst niet aan capaciteit worden voldaan», http://reader.scheepvaartkrant.nl/default.asp?editie=409&pagina=1
[2] Panteia, 17 maart 2016 http://www.panteia.nl/Nieuwsoverzicht-Panteia/Dringend%20behoefte%20aan%20nieuwe%20beunschepen#.Vvuqo7nou70

De Maashaven

Een van de “walbewoners” heeft de ASV toestemming gegeven hun verslag te gebruiken voor onze nieuwsbrief. Daarvoor hartelijk dank.

Vanochtend ben ik aanwezig geweest bij de bijeenkomst voor schippers in Café Promenade.

Er waren twee heren van het Havenbedrijf die de schippers vertelden dat het Havenbedrijf Rotterdam van mening is dat de Maashaven een binnenvaarthaven moet blijven.

De gemeente Rotterdam wil het gebied rondom de Maashaven zoveel mogelijk ontwikkelen. Het Havenbedrijf wil beheerder van de Maashaven blijven.

Wel moeten de drijvende steigers vervangen c.q. gerepareerd worden en willen ze een andere indeling van de Maashaven. De aanwezige schippers (veel meer dan dat er uitgenodigd waren - de sociale media werken blijkbaar goed) waren niet blij met die indeling omdat ze allemaal dwars op kleinere steigers moeten gaan afmeren en ze dan te veel last van golfslag zouden krijgen. Ook uitten ze de vrees dat ze bij wind moeilijker kunnen manoeuvreren. Er is met het Havenbedrijf afgesproken dat er contact komt met actief varende schippers en de zogenaamde ‘ langliggers’ om een en ander te bespreken en de plannen eventueel aan te passen.

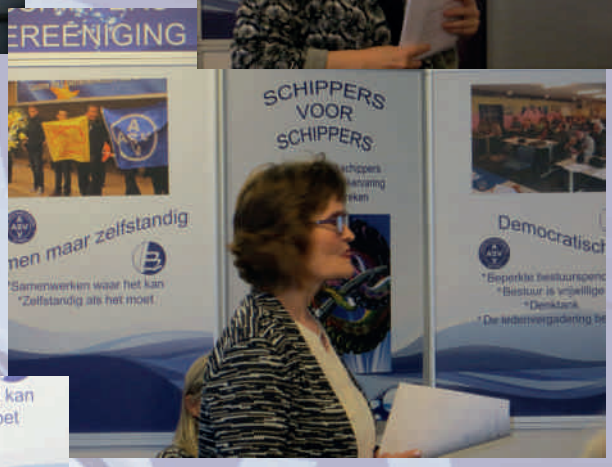
Verder kregen we te horen dat aan het einde van de haven (Maashaven O.Z.) een klein gedeelte mogelijk gebruikt gaat worden als getijdenpark. Over de invulling daarvan volgt uitleg bij de bewonersbijeenkomst van 14 april a.s. in de Maassilo. Of dit allemaal doorgaat is overigens nog niet zeker. De meningen vlogen heen en weer en de gemoederen liepen af en toe flink op. Maar al met al waren de meeste mensen toch wel blij met het feit dat het Havenbedrijf er in ieder geval achter staat dat de Maashaven een binnenvaarthaven blijft.

De schippers maken zich zorgen over het getijdenpark vanwege vervuiling, stilstaand water (muggen) en mogelijke overlast van ratten. Zij zijn nadrukkelijk uitgenodigd bij de bewonersbijeenkomst.

Wordt vervolgd....

14 April 2016
Maassilo Rotterdam
Bijeenkomst is met de bewoners en gemeente Rotterdam van 19:00 uur tot 21:00 uur.

Ledenvergadering 19 maart 2016



Foto's: Esther Lubbers

70 JAAR ASV

Deel 4

In de nieuwsbrief van augustus 2015 stond al vermeld dat de Algemeene Schippers Vereeniging 70 jaar bestaat en dat daar de komende nieuwsbrieven aandacht aan besteed zal worden. Als we de gehele geschiedenis van de ASV willen vertellen zal daar echter de gehele nieuwsbrief voor nodig zijn het komende jaar. Dat gaan we dus maar niet doen want, in het heden gebeuren er ook zaken waarvan het van belang is dat de binnenvaart ervan op de hoogte wordt gebracht door de ASV.

De afgelopen 3 edities hebben in dit kader heel wat stukken uit de oude nieuwsbrieven de revue gepasseerd uit de periode 1983-1994. Dat waren 12 roerige jaren voor de particuliere binnenvaart waarin o.a. de bekende Granaria-acties en de actie in de zomer van 1993 hebben plaatsgevonden. De intentie van de redactie was om na het behandelen van deze periode door te gaan met een 4e deel over de periode 1995-1999, de laatste jaren van 'de eeuw van de toerbeurt' (de titel van een boek dat uitgegeven is na het opheffen van de Evenredige Vrachtverdeling), maar het was een periode waarin de stukken een zeer negatieve tendens hadden in het licht van waar de ASV anno 2016 staat en mee bezig is. Om die reden ditmaal alleen een kort geschreven stukje over die periode.

De ASV heeft zich sinds de oprichting altijd ingezet voor het behoud en uitbreiding van de toerbeurten in de binnenvaart en verzet tegen liberaliseringsbeleid. In de jaren '70 tegen de plannen van staatssecretaris van Hulten, vervolgens tegen het ondermijnen van de beurs door minister Smit-Kroes en in 1992 kwam als kwam daar de Europese Commissie bij. De EC vond nl. dat in de binnenvaart de markt moest worden geliberaliseerd en daar pasten toerbeurten en andere systemen van marktordening niet bij.

Uiteindelijk heeft de Europese Commissie de strijd over het behoud van de Evenredige Vrachtverdeling gewonnen. Mede dankzij de ASV (voor de oorlog ASB geheten) heeft dit systeem ruim 70 jaar stand kunnen houden. Een systeem wat was opgezet om de binnenvaart in evenwicht te houden en de schipper een sterkere marktpositie te bieden t.o.v. verladers en bevrachters.

Zelf ben ik niet oud genoeg (32) om de acties tot behoud van de EV en de aanloop naar de opheffing heel bewust te hebben meegemaakt. Al lezend in de geschiedenis van de ASV en de binnenvaart kan ik me echter voorstellen hoe veel schippers zich in de jaren 1995-1999 gevoeld moeten hebben. Stukken zoals 'Het recht van de Toerbeurt' i.o.v. de Noord Zuid, 'Markteconomie en Milieu' van de ESO en de beleidsnotitie van het ministerie van V&W gaven duidelijk weer wat er kon gaan gebeuren als er geen EV en Noord Zuid meer zou zijn. Met dat in gedachten kan het haast niet anders dat veel schippers de toekomst niet rooskleurig inzagen en wilde stoppen met varen. Veel schepen zijn de sloop ingegaan in die jaren, gestimuleerd door een regeling die door varende schepen en grote nieuwbouw is betaald en waarvan anno 2016 nog tientallen miljoen euro's over is, het bekende Reservefonds.

Ook voor de ASV leek in die tijd het einde nabij. Het ledenaantal slonk in rap tempo waardoor het moeilijker werd om de medewerker (dat was er nog maar 1) aan te houden door het gebrek aan middelen en kon niet meer worden voldaan aan het vastgestelde minimumaantal bestuursleden van 12 om alle taken te vervullen zoals het bijwonen van overleggen. In die tijd waren er nog veel overleggen met het ministerie en was de ASV nog lid van de ESO. Daarnaast waren de organisaties nog betrokken bij het BVB en de SAB. Er werden in die tijd nog twaalf bestuursvergaderingen gehouden en moest er elke maand een nieuwsbrief de deur uit. De digitale communicatie had nog niet zijn intrede gedaan in de mate zoals we nu gewend zijn. Ook werd er sterk getwijfeld of een sociaaleconomische organisatie als de ASV nog wel een nut heeft in de geliberaliseerde binnenvaart. Dit alles heeft het bestuur destijds doen besluiten een opheffingsvergadering uit te houden en dat was het einde van de Algemeene Schippers Vereeniging.

Gelukkig was dat niet het einde. De overgebleven leden besloten door te gaan. Het kantoor werd verhuisd van de Leeuwenstraat naar de Zwartewaalstraat in Rotterdam en de statuten moesten worden aangepast om te voldoen aan de vereniging zoals die was aan het eind van het millennium.

Wilt u weten hoe dit avontuur verder zal gaan, lees de nieuwsbrief van komende juni.
Ron Breedveld

De commerciële binnenschipper

Prijsvraag

In de 70 jaar dat de Algemeene Schippers Vereeniging bestaat zijn er veel ledenvergaderingen geweest en hebben een groot aantal schippers zich ingezet voor de particuliere binnenvaart middels het vervullen van een bestuursfunctie. Op de foto ziet u het voltallige bestuur en medewerkers van de ASV tijdens een van die vergaderingen.

1. De afgelopen jaren heeft de ASV vergaderd in de 'Harmonie'. Op welke veelgebruikte locatie is de foto genomen?

2. Op de vergadering van welk jaar is de foto genomen?
0 - 1982 0 - 1986 0 - 1988 0 - 1991

3. Wat zijn de namen van de personen op de foto?

Staand v.l.n.r.
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....

Zittend v.l.n.r.
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....
- .....

Weet u het antwoord op deze vragen? Uw inzending kunt u, met vermelding van uw contactgegevens, voor 20 mei 2016 opsturen per mail naar redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl of per post: Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam o.v.v. prijsvraag 70 jaar ASV.

Onder de inzenders die de eerste 2 vragen goed beantwoorden en de meeste namen goed hebben worden 3 exemplaren van het boek 'Een vrouw van staal' ISBN978 94 92037 12 1 van schrijfster Corine Nijenhuis verdeeld.

'Wie van mooie woorden houdt, en van mensen zonder fratsen wier taal door lastig water en noeste arbeid is gevormd, moet Een vrouw van staal lezen. Wat een hartveroverend boek – ontroerend, spannend en op een leuke manier leerzaam.' – Adriaan van Dis

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

Check de website

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

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

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

Penningmeester: 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.