ASV Nieuwsbrief

December 2015

En nu zijn we zandboeren
De ASV wil 10 miljoen
70 Jaar ASV
Ledverlichting

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

UITNODIGING

9 JANUARI 2016
14:00 TOT 17:00 UUR

ASV

MS MEDIO BREDA

NIEUWJAARSBORREL

het gezelligste feestje van het jaar

MS MEDIO - BELCRUMHAVEN - VEILINGKADE 24 - 4815 HC BREDA

OM GOED VOORBEREID TE ZIJN WILLEN WIJ GRAAG VAN U WETEN OF U AANWEZIG ZULT ZIJN EN MET HOEVEEL PERSONEN U DE FEESTVREUGDE ZULT VERHOGEN.
WIJ VERHEUGEN ONS OP EEN FIJNE MIDDAG WAAR WIJ ONGEDWONGEN BIJ KUNNEN PRATEN ONDER HET GENOT VAN.....

AANMELDEN VIA: P & M MARKUSSE AISANCE@AISANCE.NL
+31 653 681 270

INHOUD

2	Uitnodiging Nieuwjaarsborrel ASV
4	Voorwoord
5	Beantwoording vragen van het lid Dik-Faber (CU)
9	Reactie Windmolens IJmuiden
10	Verslag van seminar Stage V en de effecten op de industrie
11	Reactie klachtafhandeling politie
12	Reactie op Antwoorden Kamervragen van de leden Kooiman en Bashir
16	Flitslampjes
18	Het gaat bij ESO alleen nog om het geld [OPINIE]
19	En nu zijn we zandboeren geworden
20	Autosteigers Rijn
21	Europees Platform/Reservefonds - De ASV wil 10 miljoen
21	Europees Platform/Reservefonds - ESO EBU platform
23	Europees Platform/Reservefonds - Wat doen we met het reservefonds
24	Stroomkasten Deventer
26	Vrije markt uitwassen
27	Led verlichting
28	70 Jaar ASV
41	Aanmeldingsformulier leden
42	Aanmeldingsformulier donateurs

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

Foto voorpagina: Familie Veuger
Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters

Voorwoord

Het schijnt mijn beurt te zijn, want, zo zei één van de denktankleden: “ Het mij zo leuk lijkt om een voorwoord te lezen van de persoon die al lang de nieuwsbrief en website zo uitstekend doet.”

Ergens begin jaren 90 werden wij lid van de ASV, het was in juni dat weet ik zeker want het was tijdens de Havendagen in Maasbracht. Het jaar blijft een mysterie want in de ledenlijst staat bij iedereen netjes welke datum het lidmaatschap is begonnen behalve.. bij ons!

In 2000 werd voor één keer een bijzondere vergaderlocatie gekozen, Partycentrum de Scheepjes in Rotterdam. Omdat wij altijd veel naar Zuid-Frankrijk gevaren hebben kwamen we niet veel op de ASV vergaderingen maar toen wel en ik werd meteen gestrikt! Er waren te weinig bestuursleden en of dat niet iets voor mij was. Eigenlijk niet want altijd ver weg en Jacob die geen meter alleen wil varen is geen handige combinatie met een bestuursfunctie.

In die tijd was er nog geen super snel mobiel internet, een email moest verzonden worden via een mobiele inbelverbinding en dat was duur en traag! Toch werd er toen ook al digitaal overleg gehouden. In 2002 ondernam ik een voorzichtige poging de ASV te voorzien van een website, toen nog zonder echte domeinnaam. Ik maakte de website upload klaar en ging dan naar mijn broer om de website online te zetten. De eerste website was eenvoudig, net als de nieuwsbrief die we tot vorig jaar via de NuMij lieten drukken. Begin 2014 kreeg de website het uiterlijk dat het nu nog steeds heeft en de nieuwsbrief stak daar wat sober tegen af. Weinig kleur, weinig ruimte om het toegankelijk te maken voor alle leden. Alleen tekst, bladzijden vol met tekst. Tijd om ook de nieuwsbrief een kleurig jasje te geven.

Beide projecten vergen vaak best een hoop tijd. De bestanden worden aangeleverd maar iedere twee maanden is het even werken onder hoogspanning. Begin van elke tweede maand stromen de bestanden binnen en dan ben ik vaak een dikke week bezig om alles netjes in de nieuwsbrief te plaatsen en de website up to date te maken. Gelukkig krijg ik ook vaak foto’s van andere denktankleden om alles op te fleuren. Die foto’s moeten vrij van rechten zijn, dat wil zeggen er moet toestemming zijn van de fotograaf om ze online te plaatsen. Zomaar een foto van internet plukken en publiceren is strafbaar.

Ik heb nooit een opleiding gehad voor website of nieuwsbriefmaker, alles wat ik doe heb ik uit boekjes en door veel te lezen op internet. Vooral veel fouten maken is een hele goede les maar ik vind het enorm leuk om te doen.

Begin november is er een eind gekomen aan ons varend bestaan, na bijna 30 jaar hebben we onze spits verkocht en zijn we landrotten. Eigenlijk kwam de verkoop heel onverwacht, wij hadden al plannen om een sloper te bellen toen er toch nog een liefhebber kwam. Dit wil niet zeggen dat de binnenvaart daarmee uit ons hart is! We hebben hele mooie tijden gehad, veel leuke en mooie dingen gezien, verschillende acties nogal intensief meegelopen en ook vervelende dingen meegemaakt. We hebben de binnenvaart zien veranderen, waar men vroeger tijd had voor een avondje buurten moet men nu door want de reis na de reis die we doen staat alweer op de planning. Als we niet weten waar we over een maand moeten laden breekt de paniek uit. En eerlijk gezegd, wij hebben nooit kunnen merken dat we er meer aan overhielden als met 8 weken toer..

Als de omloopsnelheid hoger is, zijn de kosten ook hoger. Die kosten zijn laatste jaren vele malen hoger geworden terwijl de vrachtprijs er ver bij achter bleef. In 1986 gingen we voor 45 gulden naar de kant van Dijon Zuid Frankrijk maar voor een ton gasolie betaalden we 200 gulden (100 euro).. Nu gaat men voor 38 euro (ongeveer 80 gulden) naar het zuiden maar kost de gasolie 530 euro (ongeveer 1100 gulden) naar mijn idee is dat geen verhouding. En die gasolie is niet de enige kostenpost!

Er zijn verschillende oorzaken waarom wij gestopt zijn, de eerste was voor ons de belangrijkste, de AOW gerechtigde leeftijd. Nu zijn we nog gezond en we wilden niet stoppen als het eigenlijk al te laat is. Tweede reden is de alsmaar strengere eisen aan het schip, hoe kan men eisen van een “old-timer” een gloednieuwe bolide te maken? Vaak hebben wij ons afgevraagd hoe we onze 45 cm brede gangboorden breder kunnen maken. Stukje van het ruim afsnoepen? Daar zullen de laad en losbedrijven blij mee zijn, de knijper past nu al niet tussen de den!

Vorige week heb ik een boek gelezen, “Een vrouw van staal”. Ik vond het bijzonder om verhalen uit begin 1900 te lezen welke nog steeds spelen in de binnenvaart. Te weinig financiële waardering voor het vaak zware werk, overcapaciteit in slappe tijden, knokken met bevrachters en instanties en een sociaal leven op een laag pitje. De geschiedenis blijft zich herhalen, gouden tijden waarin alles groter en mooier moet en daarna een crisis waarbij alles weer instort. Ik kan het boek, geschreven door Corine Nijenhuis, van harte aanbevelen, niet alleen voor mensen in en uit de binnenvaart!

De binnenvaart is prachtig, het varen van A naar B zullen we vast gaan missen, het gezeur er omheen en het knokken om een eerlijke boterham niet. Op 9 november hebben we de deur van La Nauve voor de laatste keer op slot gedaan en daarmee een levensfase afgesloten. Het casco is niet meer van ons maar alle herinneringen hebben we gewoon meegenomen en vinden een plek in ons huis. La Nauve zal een oude dag krijgen in Engeland als atelier voor een kunstenaar.

Met de ASV ben ik nog lang niet klaar! De website begint uit zijn “jas” te groeien en moet toegankelijk worden voor de bestuursleden zodat ook zij zelf stukjes kunnen gaan plaatsen. De nieuwsbrief begint steeds dikker te worden maar ik heb er zin in!

Mocht u nog (zelf gemaakte) foto’s hebben die u graag gepubliceerd ziet in de nieuwsbrief stuur ze dan naar nieuwsbrief@algemeeneschippersvereeniging.nl

Fijne feestdagen en tot ziens!
Liesbeth de Jonge

Antwoorden op Kamervragen van Dik Faber

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

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

Datum 30 september 2015
Onderwerp Beantwoording vragen van het lid Dik-Faber (CU) over het verdwijnen van ligplaatsen in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden en het ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart

Ons kenmerk
RWS-2015/38323
Envelop -2015/300

Uw kenmerk
2015Z14912

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Dik-Faber (CU) over het verdwijnen van ligplaatsen in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden en het ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart.

Vraag 1
Bent u op de hoogte van de klacht van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) inzake het ligplaatsbeleid in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden? [1]

Antwoord 1
Ja. Hierbij wil ik graag onderscheid maken tussen de lig/overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart in het voorste deel van de 1e Rijksbinnenhaven en een aantal schepen die al gedurende langere periode in strijd met de regelgeving van de Scheepvaartverkeerswet in het achterste deel van de haven ligt en waarmee geen activiteiten worden uitgeoefend als binnenvaartschip.
Rijkswaterstaat heeft tot voor kort weinig klachten gehad over de ligplaatsvoorzieningen in IJmuiden. Recent veranderde dat, nadat een ontruimingsprocedure was gestart tegen de schepen in het achterste deel van de haven. Doordat ook een invaartverbod voor dit deel is ingesteld, is ten onrechte het beeld bij binnenvaartschippers ontstaan dat hierdoor ligplaatsen verdwijnen. Dat is niet het geval. Het aantal officiële lig- en overnachtingsvoorzieningen in het eerste en middelste deel van de Rijksbinnenhaven, blijft hetzelfde. De ingezette ontruimingsprocedure past in de aanpak van Rijkswaterstaat om terreinen, zoals havens, efficiënter te benutten en waar mogelijk te exploiteren. De schepen in het achterste deel van de haven staan een verdere uitvoering van dit beleid in de weg. De bedoeling is de haven weer geschikt te maken voor overslagactiviteiten (b.v. wanneer de aannemer tijdens de aanleg van de nieuwe zeesluis gebruik wil maken van de haven). De eigenaren van de schepen zijn hierover in 2014 geïnformeerd. De meeste schepen zijn reeds vertrokken, maar 2 eigenaren (met meerdere schepen) verzetten zich tegen ontruiming.

Vraag 2
Wat is de reden voor het verbieden van het gebruik van de eerste Rijksbinnenhaven voordat alternatieven voor de binnenvaart zijn gerealiseerd?

Antwoord 2
Er is geen reden om voor de eigenaren van de schepen in het achterste deel van de 1e Rijksbinnenhaven een alternatief te realiseren, omdat zij zonder toestemming, tegen de Scheepvaartwet in, gebruik maken van dit deel van de haven. RWS is, in lijn met het ligplaatsenbeleid, niet verantwoordelijk voor het creëren van ligplaatsen voor langdurig gebruik.

Vraag 3
Klopt het dat in het "Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied" in 2003 is aangegeven dat er vanaf 2010 een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen maar dat desondanks het aantal ligplaatsen niet is uitgebreid? [2]

[1] http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossier-ligplaatsbeleid/ijmuiden.html

Antwoord 3
In het document "Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied" staat inderdaad een passage met bovenstaande strekking. Tussen 2003 en 2010 is in het kader van bovengenoemd ligplaatsenbeleid het aantal wacht- en overnachtingsplaatsen uitgebreid tot 78 afmeerpalen. In overleg met de belangenvereniging Schuttevaer zijn bovendien afloopvoorzieningen en een autoafzetsteiger gerealiseerd.

Vraag 4
Klopt het dat in een nabij gelegen Spuikanaal wel enige ligplaatsen zijn, maar dat hier maar maximaal drie keer 24 uur mag worden aangemeerd? Klopt het dat deze plaatsen niet geschikt zijn voor de kleinere binnenvaart omdat de aanmeerpalen te ver uit elkaar staan en hier bovendien in veel gevallen loopbruggen ontbreken om aan wal te komen?

Antwoord 4
In het nabij gelegen Spuikanaal zijn inderdaad ligplaatsen aanwezig, waarvan enkele ook een afloopvoorziening hebben en waar maximaal 3x 24 uur aangemeerd mag worden. Ook is hier een auto afzetsteiger aanwezig.

Het Noordzeekanaal en sluizencomplex IJmuiden zijn onderdeel van een hoofdtransportas. De afstand tussen de aanmeerpalen is gebaseerd op grote en middelgrote schepen. Kleinere schepen verplaatsen zich niet of zelden via de hoofdtransportas. Zij kunnen desgewenst uitwijken naar nabij gelegen havens van Beverwijk of Amsterdam.

Er zijn enkele afloopvoorzieningen gerealiseerd. Daar waar de afloopvoorzieningen ontbreken heeft dit te maken met het feit dat de aangrenzende oever geen openbaar terrein is.

Vraag 5
Deelt u de mening dat er voor de binnenvaart onvoldoende alternatieven zijn bij IJmuiden door het sluiten van de mogelijkheid bij de eerste Rijksbinnenhaven?

Antwoord 5
Deze mening deel ik niet. In de 1^{e} Rijksbinnenhaven verandert er niets aan het aantal beschikbare ligplaatsen voor binnenvaartschepen (voor- en middengedeelte). Er zijn in dit gebied voldoende voorzieningen getroffen om schippers in staat te stellen te voldoen aan wet- en regelgeving en de beroepsvaart voort te zetten via de hoofdtransportas. Voor langer verblijf of permanent gebruik is de hoofdtransportas geen geschikte locatie, maar kan men uitwijken naar havens nabij het Noordzeekanaal.

Vraag 6
Welke structurele alternatieven zullen er worden gerealiseerd voor de binnenvaart in IJmuiden en voor de schepen in de eerste Rijksbinnenhaven en wanneer zijn deze beschikbaar en welke oplossingen zullen er komen voor de korte termijn?

Antwoord 6
Deze vraag is gebaseerd op de veronderstelling dat er ligplaatsen voor binnenvaartschepen verdwijnen uit de 1^{e} Rijksbinnenhaven/IJmuiden. Dit bestrijd ik. Er is in mijn optiek dan ook geen reden om (vooralsnog) alternatieve ligplaatsen te realiseren voor de binnenvaart in IJmuiden. Met de twee eigenaren van de schepen uit het achterste deel van de 1^{e} Rijksbinnenhaven vindt nog overleg plaats.

Vraag 7
Welke invloed verwacht u op het ligplaatsvolume door de bouw van een nieuwe zeesluis in IJmuiden?

Antwoord 7
De bouw van de nieuwe zeesluis IJmuiden heeft beperkte invloed op het aantal ligplaatsen. Ten gevolge van het verplaatsen van functies van af te graven delen van de sluiseilanden zijn er in 2015 tijdelijk enkele aanmeerpalen niet beschikbaar. Ik ben bereid om dit nader te onderzoeken.

Vraag 8
Kunt u aangeven waarom op steeds meer ligplaatsen van Rijkswaterstaat een verbod geldt om langer dan drie keer 24 uur of zeven keer 24 uur te liggen?

Antwoord 8
De ligplaatsen zijn wacht- en overnachtingsplaatsen om de schippers in staat te stellen om te voldoen aan wet- en regelgeving zoals gesteld in o.a. de Wet vaartijden. De ligplaatsen hebben veelal een maximale ligtijd van 3x 24 uur en zijn bedoeld voor schepen in de actieve vaart. De ligplaatsen dragen bij aan een veilig gebruik van de vaarweg. Door de beperkte tijdsduur kunnen meerdere schepen gebruik maken van de ligplaatsen. In gevallen van calamiteiten (denk bv aan ziekenhuisopname van degene die het schip bestuurt) kan een uitzondering worden toegestaan en een langer lopende ontheffing verleend worden. In de praktijk gelden deze meestal voor maximaal 14 dagen.

Vraag 9
Deelt u de mening dat deze verboden leiden tot onnodige vaarbewegingen en navenante milieudruk en dat dit de binnenvaartsector ook onevenredig hindert in de bedrijfsvoering en het huishouden van de gezinnen op deze schepen?

Antwoord 9
Ik kan me voorstellen dat het lastig is om te moeten verplaatsen in afwachting van een nieuwe lading, maar er zijn voldoende alternatieven beschikbaar. Anderzijds geldt dat als deze plekken als ligplaats voor langere tijd worden gebruikt er geen plekken genoeg zijn voor de actieve vaart, die moet laden en lossen.

Vraag 10
Wat is uw reactie op het pleidooi van de ASV deze verboden te vervangen door een minder vergaande maatregel, zoals bijvoorbeeld de invoering van een onbepaalde ligplaatstijd mits de schipper kan aantonen dat het vaartuig beroepsmatig wordt gebruikt (bijvoorbeeld als er sprake is van een (communautair) binnenvaartcertificaat. Deelt u de mening dat zo ook voldoende kan worden verzekerd dat ligplaatsen niet door andere schepen worden ingenomen?

Antwoord 10
Om optimaal gebruik van de ligplaatsen mogelijk te maken zijn de Rijksligplaatsen alleen bedoeld voor kortdurend verblijf. Het voorstel van de ASV om schepen die wel een vergunning (communautair certificaat) hebben om als binnenvaartschip te varen maar dat niet in de reguliere vaart doen langer te laten liggen aan Rijksligplaatsen past niet in dat gebruik. Voor langer verblijf moet men uitwijken naar andere, vaak gemeentelijke, ligplaatsen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Reactie Windmolens IJmuiden

Betreft: Windmolenpark spuisluis IJmuiden.

Rotterdam 8 oktober 2015

Geachte heer Weidema,

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 dus ik ook 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 In 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 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

Verslag van seminar Stage V en de effecten op de industrie

Officieel verslag van organisatie seminar

Op donderdag 29 oktober beleefden leden van diverse branchevereningingen een bijzondere middag in de Duurzaamheidsfabriek in Dordrecht. Zij kwamen bijeen om de laatste ontwikkelingen op te pikken rondom Stage V. VIV, aanjager achter dit seminar, wilde weten wat de effecten voor de industrie zijn als Stage V als wetgeving wordt ingevoerd. Een viertal gerenommeerde sprekers was uitgenodigd om hun visie met het aanwezige publiek te delen. Onder enthousiaste leiding van dagvoorzitter Jos van Erp werd het een boeiende en informatieve middag met veel dynamiek.

'The choice of storage technology will guide which dispatchable zero-emission power sources become available'

De continu veranderende wet- en regelgeving houdt iedere industrie scherp, dat geldt ook voor de verbrandingsmotorentechniek. Die nieuwe Stage V wetgeving, die vermoedelijk ingaat in 2019 of 2020, blijkt voor de industrie een enorme uitdaging.

Daarom is het ook interessant om te kijken naar andere energiebronnen, die geschikt zouden kunnen zijn als energiedrager in de markt van onder andere binnenvaart- en landbouwmachines.

Fokko Mulder, professor aan de TU Delft, ziet dat het energielandschap in rap tempo verandert maar dat de opslag van energie vooralsnog een probleem is en blijft. De mis-match tussen pieken en dalen moet worden omgezet naar 'dispatchable power': energie leveren op ieder gewenst moment. Daarbij is het van belang dat energie opslag niet alleen de opvang verzorgt voor het verschil tussen dag en nacht, maar ook het verschil opvangt dat ontstaat tijdens de seizoenen.

Een goede manier van energieopslag is er nu nog niet. Opslag van energie in batterijen kan, maar is kostbaar voor de korte termijn en bovendien is snel laden een probleem. Energieopslag in waterstof is mogelijk, maar de opslag is problematisch en duur. Een ander alternatief is energieopslag in ammoniak; echter ook dat kent grote nadelen: ammoniak is én giftig én onvoldoende energie-efficiënt.

Zonne- en windenergie worden weliswaar dominant en het aandeel hernieuwbare energie groeit snel, de opslag van energie in batterij en brandstof wordt essentieel in opkomende hernieuwbare energie implementatie.

Vergroening is uitdaging voor binnenvaartsector

Maar waar staat de sector nu concreet, wat is de positie van de binnenvaart en hoe ziet de toekomst eruit als Stage V werkelijkheid wordt?

Theresia Hacksteiner, Secretary General van EBU en IVR, legt uit dat het groot maatschappelijk voordeel van de Stage V herziening het zwaarst voor de politici in Brusselweegt. Verbetering van de luchtkwaliteit door minder emissies én bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu staan voorop. De Stage V norm beperkt zich tot de Europese binnenvaart omdat de (emissie-) wetgeving voor zeevaart mondiaal geregeld is. De Europese binnenvaart lobby bepleit EPA Tier 4 als standaard voor de binnenvaart. Deze standaard leidt tot een 80% verbetering ten opzichte van de huidige CCRII regeling, met name op het gebied van NOx en PM uitstoot. Het Europees Parlement weet momenteel ook niet welke positie zij moet kiezen, omdat de Europese Raad een ander voorstel dan de Europese Commissie heeft neergelegd. Bovendien is het opmerkelijk dat het Europees Parlement een beslissing neemt op basis van een onvolledig rapport. In het onderzoeksrapport wordt CO2 uitstoot, compensatie door alternatieve brandstoffen én tonnage buiten beschouwing gelaten.

Invoering van Stage V zal leiden tot ernstige problemen voor de binnenvaartsector. De gestelde eisen zijn te hoog, waardoor de technische én economische haalbaarheid onmogelijk wordt. Bovendien zal het leiden tot versmalling van de markt, want niet iedere motorenfabrikant zal geneigd zijn de huidige binnenvaartmotoren-range te certificeren naar Stage V. Stage V komt duurzaamheid en vergroening van de binnenvaartsector zeker niet ten goede!

Vergroening van de binnenvaart betreft niet alleen de motor

Wat is het effect van doorvoering van Stage V? Wordt de emissie-uitstoot daadwerkelijk minder en gaat ook het brandstofverbruik naar beneden? Khalid Tachi, Managing Director van het EICB, onder de deelnemers beter bekend als de Innvotieschuur, toont aan dat Stage V wellicht een bijdrage levert aan schonere lucht, maar dat die winst marginaal is. Vanaf 2002 was de CCRI wetgeving geldig en in 2007 vond aanscherping van die emissie plaats door middel van CCRII. De nieuwe Stage V gaat waarschijnlijk in 2020 van kracht en geldt dan voor nieuwe motoren. Motoren die nu geïnstalleerd worden, zijn dus CCRII gecertificeerd. In de wetenschap dat een motorblok in de binnenvaart 20 tot 40 jaar meegaat, zal dit niet direct bijdragen aan een schonere luchtkwaliteit. Dit geldt helemaal voor motoren die zijn gebouwd vóór 2002, toen er nog helemaal geen CCRI wetgeving was.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat 20% van de binnenvaartschepen 64% van het brandstoftotaal verbruikt. Verbrandingsmotoren worden door de huidige technieken steeds schoner, in tegenstelling tot 30, 40, 50 jaar geleden.

Nieuw is het Particle Number, dat in directe relatie staat tot Particle Matter, dat nu is opgenomen in het Stage V voorstel. Dat is de enige afwijking als je de EPA Tier 4, CCRII en Stage V inhoudelijk naast elkaar zet. Is 5% roetreductie de moeite waard ten opzichte van alle ellende die Stage V waarschijnlijk veroorzaakt?

De effecten van Stage V op de binnenvaartindustrie zullen groot zijn én mede afhankelijk van de rol van de bank, de brandstofprijsontwikkeling, de rol van de binnenvaartschipper, de rol van de verladers, de havenbedrijven, stimulering van de overheid door subsidies én hoe er wordt omgegaan met de huidige vloot. Vergroening van de binnenvaart betreft niet alleen de motor en de machinekamer maar ook de romp!

Emissie-eisen Stage V in een breed perspectief

Moet de binnenvaart én daar waar het de landbouwmachines treft Stage V klakkeloos accepteren? Ook nu is gebleken dat het rapport, waar de Europese Commissie haar beslissing op moet baseren, geen steek houdt én dat de winst op schonere luchtkwaliteit marginaal is.

Jacob Klimstra, Energy & Engine consultant, vindt van niet. Op geheel eigen wijze onderstreept hij het belang van de verbrandingsmotor en toont aan de hand van diverse tabellen én concrete voorbeelden de effecten van de Stage V.

Boosdoeners zijn natuurlijk roetdeeltjes (PM), koolwaterstoffen en NOx. Maar hoeveel kwaad doen deze stoffen nu eigenlijk? In PM10 gaat 4x PM2,5 waarbij PM10 in diameter smaller is dan een menselijke haar! Daarbij komt fijnstof voor 73% uit het buitenland binnen gewaaid. Het verkeer is met 9% verantwoordelijk voor de productie van fijnstof, de industrie voor 3% evenals de winning van energie. Hierbij is verkeer nog niet verder onderverdeeld in luchtvaart, scheepvaart, treinverkeer en automotive! De uitstoot van fijnstof door de scheepvaart is dus marginaal!

Ook voor koolwaterstoffen en NOx had Klimstra ontnuchterende voorbeelden.

Is duurzame energie dan de oplossing voor de scheepvaart?

Klimstra heeft het uitgerekend en deelde zijn bevindingen met het publiek: ‘De allerbeste zonnepanelen leveren 200 watt per vierkante meter bij een super zonnige dag. Voor een containerschip met een 3MW motor is dan 15.000 vierkante meter aan panelen nodig. Maar de oppervlakte van het schip is maar 2350 m2, dat is dus ruim factor 6 te weinig. En bovendien het is maar zelden een super zonnige dag!’.

Een schip op batterijen? Heeft dat dan toekomst? Dat moet volgens Klimstra meer dan mogelijk zijn met een Tesla Power Pack, maar houdt dan wel rekening met een investering van 10 miljoen.

De binnenvaart moet bezig blijven met innovatie en het creatieve vermogen omzetten in vernieuwing. De politiek moet die vernieuwing niet direct willen vastleggen in normen, regels en wetgeving, want dat is een grote dooddoener. 2050 komt te snel voor zero-emissions maar de binnenvaart is op de goede weg, óók zonder Stage V. Daarin moet de overheid ook realistisch blijven.

Reactie klachtafhandeling politie

Betreft: klachtbrief ASV.

Rotterdam 7 oktober 2015

Geachte heer Meulenbroek,

Naar aanleiding van onze klachtbrief van 26 augustus jl. namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft u een nader onderzoek ingesteld.

In onze klachtbrief benoemden wij vier klachtaspecten te weten:

1. Het incorrecte vaargedrag door het rijksvaartuig P99 op 18 augustus 2015 door met grote snelheid door het Merwedekanaal te varen.
2. Het niet uitluisteren van de marifoon c.q. oproepen niet beantwoorden door politiemedewerkers op de P99 die dag.
3. Niet reageren op een telefonisch gedane klacht hierover.
4. Onbereikbaar zijn door de diverse politie afdelingen van de Landelijke Eenheid (voorheen KLPD genaamd)

Op 5 oktober 2015 heeft u mij telefonisch geïnformeerd over de uitslag van het klachtonderzoek.

U vatte het als volgt samen:
“Het politievaartuig P99 (en niet de P66 zoals in de klachtbrief verwoord) moest op 18 augustus 2015 van Gorinchem overgebracht worden naar Amsterdam omdat het daar ingezet zou worden voor het evenement Sail Amsterdam.
De politiemedewerkers moesten eerst het vaartuig schoonmaken omdat de monteurs niet aanwezig waren. De vaartijd naar Amsterdam zou ongeveer 7 uur bedragen.

Op het Merwedekanaal is met verhoogde vaarsnelheid gevaren om tijd te kunnen winnen. Toen de politiemedewerker B. zag dat de hekgolf over de naast het kanaal gelegen tuinen liep, heeft zij direct haar collega M. gewaarschuwd waarna de snelheid werd teruggebracht.”
Het vaartuig heeft drie marifoons aan boord, waarvan er één in storing lag.
De oproep vanaf het motorschip ROXANA is niet doorgekomen.

Ook op het Amsterdam-Rijnkanaal is met verhoogde snelheid gevaren maar het overige vaarverkeer is niet in gevaar gebracht. Daar werd wel een oproep van een andere schipper via de marifoon ontvangen, waarna de vaarsnelheid is teruggebracht.
Wat betreft de klachtaspecten genummerd 3 en 4 zal door de dienstleiding een persoonlijk overleg met u worden gehouden waarin verbeterde werkafspraken zullen worden vastgelegd.”

Vervolgens vroeg u mij of het daarmee afgehandeld was. Ik zei u dat ik in ieder geval blij was dat u duidelijk aangaf dat de politie hiermee niet juist gehandeld had. Ik heb echter ook gezegd dat ik vooralsnog geen uitspraak deed over wat de ASV over de klachtafhandeling vindt omdat wij dit soort zaken altijd voorleggen aan bestuur en denktank. Daar had u begrip voor.

Inmiddels hebt u ons een mail gestuurd met de tekst die wij ook in onze nieuwsbrief mogen plaatsen.
Inhoudelijk, echter hebben wij nog wel degelijk opmerkingen over de klachtafhandeling.

U schrijft:
“De politiemedewerkers moesten eerst het vaartuig schoonmaken omdat de monteurs niet aanwezig waren. De vaartijd naar Amsterdam zou ongeveer 7 uur bedragen.

Op het Merwedekanaal is met verhoogde vaarsnelheid gevaren om tijd te kunnen winnen. Toen de politiemedewerker B. zag dat de hekgolf over de naast het kanaal gelegen tuinen liep, heeft zij direct haar collega M. gewaarschuwd waarna de snelheid werd teruggebracht.”

Ik begrijp daaruit dat u ons om begrip vraagt voor de situatie, maar dat is toch geen klachtafhandeling? Het type omstandigheid die u noemt kennen wij vanuit de praktijk in vele vormen maar dat kan en mag geen reden zijn om gevaarlijk en hin-

derlijk vaargedrag te vertonen o.i. Goed zeemanschap betekent dat de schipper constant bewust is van zijn/haar verantwoordelijkheid op het water. Dat er pas gereageerd wordt als men erop gewezen wordt dat de hekgolf in een tuin loopt getuigt niet van goed zeemanschap.

Er staat in uw schrijven niets waaruit wij op kunnen maken welke stappen er gezet zijn om de betreffende persoon hierop aan te spreken of eventueel te sanctioneren. Er staat in uw schrijven niets waaruit wij op kunnen maken welke stappen er gezet zijn om de dit in de toekomst te voorkomen. De reactie van de ASV is: Wij kunnen begrijpen dat de politie in spoedgevallen andere keuzes moet maken. Maar daar scharen wij de aanwezigheid bij Sail niet onder. Ook wij kennen dit soort haastklussen als we ons moeten melden om te laden of te lossen of als er een stremming of spitssluiting voordoet die wij voor willen zijn. Ook voor dat soort redenen hebben handhavers doorgaans geen begrip, logischerwijs. Wordt dat nu van ons uit naar u toe wel verwacht? De wet is er toch voor ons allemaal?

U schrijft vervolgens": *Het vaartuig heeft drie marifoons aan boord, waarvan er één in storing lag.De oproep vanaf het motorschip ROXANA is niet doorgekomen.*
Ook op het Amsterdam-Rijnkanaal is met verhoogde snelheid gevaren maar het overige vaarverkeer is niet in gevaar gebracht. Daar werd wel een oproep van een andere schipper via de marifoon ontvangen, waarna de vaarsnelheid is teruggebracht."

Ook dit vinden wij een onbevredigend antwoord. Hierbij vragen wij ons af waarom de uitluisterplicht niet aan de orde zou zijn in dit geval? Iedere schipper is verplicht de marifoon uit te luisteren en dat hoor je ook te checken. Als 2 marifoons het wel doen begrijpen wij helemaal niet waarom er niet gereageerd is. Ook bij dit onderwerp staat er in uw schrijven niets waaruit wij op kunnen maken welke stappen er gezet zijn om de betreffende persoon hierop aan te spreken of eventueel te sanctioneren. Er staat in uw schrijven niets waaruit wij op kunnen maken welke stappen er gezet zijn om de dit in de toekomst te voorkomen

Wat betreft de klachtaspecten genummerd 3 en 4 zal door de dienstleiding een persoonlijk overleg met ons worden gehouden waarin verbeterde werkafspraken zullen worden vastgelegd. Dat vinden wij een prima idee en we zien uit naar dat gesprek.

U sluit af met te melden dat u blij bent dat ik na afloop van ons gesprek kon aangeven dat ik wat betreft de klachtbehandeling van de eerste twee klachtaspecten afdoende zou zijn geïnformeerd. Echter, wij zouden toch graag willen dat u nader op de bijgeleverde opmerkingen ingaat.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en zie uw reactie met vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

Reactie op Antwoorden Kamervragen van de leden Kooiman en Bashir

Aan: de Vaste Kamercommissie Veiligheid en Justitie

Betreft: reactie op Antwoorden Kamervragen van de leden Kooiman en Bashir (beiden SP) aan de ministers van Veiligheid en Justitie en van Infrastructuur en Milieu over de slechte bereikbaarheid en gebrekkige kennis van de politie te water (ingezonden 15 september 2015, nr. 2015Z16480).

Rotterdam 28 oktober 2015

Geachte heer/ mevrouw,

Hierbij wil ik namens de ASV op de antwoorden van de minister reageren. Daarbij heb ik gebruik gemaakt van de betreffende vragen en de antwoorden van de minister zodat het zo leesbaar mogelijk is.

Vraag 1:
Bent u bekend met de slechte bereikbaarheid van de waterpolitie? Zo ja, heeft u al wat ondernomen om dit te verbeteren? Zo nee, bent u bereid hierover navraag te doen bij de gebruikers van de binnenvaarwegen, waaronder ASV, BLN-Schuttevaer? 1)

Vraag 2:
Wat is de reden dat vaarweggebruikers bij het bellen van het 0900-nummer niet adequaat te woord gestaan en/of doorverbonden worden? Wat gaat u voor stappen ondernemen om dit te verbeteren?

Antwoord op de vragen 1 en 2:
Ik heb kennis genomen van het artikel. Via het landelijke servicenummer 0900-8844 biedt de politie bellers een professionele, geprotocolleerde dienstverlening. Het nummer is 24/7 beschikbaar voor niet-spoedeisende meldingen, informatie en (telefonische)

aangiften, waarbij direct wordt doorververbonden naar diverse instellingen. De Landelijke Eenheid van de politie heeft de schippersverenging ASV uitgenodigd voor een gesprek om meer duidelijkheid te krijgen over de door haar genoemde problemen die vaarweggebruikers ervaren, zodat gericht kan worden bezien op welke manier de dienstverlening kan worden verbeterd. Een goede dienstverlening is immers cruciaal voor het vertrouwen in de politie.

Reactie ASV

De minister schrijft: *"Via het landelijke servicenummer 0900-8844 biedt de politie bellers een professionele, geprotocolleerde dienstverlening".* Waaruit trekt de minister deze conclusie? Wat door de ASV is ingediend als klacht tegen de politie is gebaseerd op feiten, niet op meningen of onderbuikgevoelens (de voorbeelden zijn met datum en tijd genoemd dus de ASV begrijpt niet waaruit de conclusie getrokken kan worden dat de politie wel bereikbaar is en men direct wordt doorververbonden naar diverse instellingen.) De poll van de scheepvaartkrant wijst ook uit dat het merendeel van de schippers (88%) de klacht geheel of gedeeltelijk ondersteunt (zie onderaan).

Poll uit de Scheepvaartkrant:

ASV heeft een klacht ingediend bij Politie Nederland (zie Scheepvaartkrant 815, p 7). Herkent u de problemen die ASV aankaart?

Conclusie: 55% van degenen die de poll ingevuld hebben herkende alle klachten zoals de ASV ze heeft omschreven, 65% van de schippers herkende zich in ieder geval in het feit dat de politie slecht bereikbaar is.

Dan schrijft de minister dat er een gesprek met de ASV en de politie komt, dat is een positieve zaak, maar dat doet niets af aan het feit dat de feiten die genoemd zijn niet onder tafel geveegd mogen worden. En een gesprek is een eerste aanzet maar zegt nog niets over een eventuele oplossing.

Vraag 3:
Wat is de reden dat er agenten vanuit de politiedienst infra ingezet worden op het water, die hun ervaring en expertise op een ander vlak hebben, bijvoorbeeld op het spoor?

Vraag 4:
Kunt u zich voorstellen dat het tot irritatie en zelfs gevaarlijke situaties kan leiden bij zowel gebruikers op het water als de politieagenten, indien er agenten worden ingezet die onvoldoende kennis hebben van zaken rondom scheepvaart? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord op de vragen 3 en 4:
Bij de vorming van de Nationale Politie zijn de lucht-, water-, spoor- en wegpolitie samengevoegd tot de Dienst Infrastructuur van de Landelijke Eenheid. Op die manier kan gericht worden geïntervenieerd vanuit inzicht in het geheel van de verschillende verkeersstromen. Hierdoor is de politie in staat om zich met meer capaciteit, flexibiliteit en kennis op geprioriteerde onderwerpen te richten. Deze transitie gaat gepaard met een verandering van werken, waarbij medewerkers kunnen worden ingezet op meerdere taakvelden. Politiemedewerkers worden vanzelfsprekend pas volledig zelfstandig op een ander taakveld ingezet als ze daartoe voldoende zijn toegerust. Tot die tijd voeren ze hun werk uit onder begeleiding van zelfstandig werkende collega's.

Reactie ASV: het feit dat wij merken dat de politie van verschillende "afdelingen" komt logenstraft de bewering van de minister.

Vraag 5:
Is er een podium waarop de verschillende organisaties die betrokken zijn bij de binnenvaart informatie, suggesties en of meningen kunnen uitwisselen waarbij de politie ook een gesprekspartner is?

Antwoord op vraag 5:
Ja, in verschillende samenstellingen ontmoeten de bij de binnenvaart betrokken partijen elkaar voor overleg. Allereerst is er overleg in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Op nationaal niveau worden in het Overleg Technisch Nautische zaken Binnenvaart (OTNB) de voorstellen van de CCR op het gebied van technische regelgeving, politiereglementen en bemanningszaken besproken. Alle relevante partijen in de binnenvaart zijn hierbij uitgenodigd, waaronder de politie. Ook AQUAPOL, een Europees samenwerkingsverband voor politiewerk rondom het water, is permanent vertegenwoordigd in de werkgroep Politiereglementen van de CCR.
Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur & Milieu overleg met maatschappelijke organisaties, brancheverenigingen en bedrijven. Afhankelijk van de te bespreken onderwerpen kan de politie daarbij ook aanwezig zijn.
Tot slot is er een regulier overleg tussen de handhavende partijen op het water, zoals Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en

Transport, en uiteraard ook de politie. Bij dit overleg zijn echter geen vertegenwoordigers van de binnenvaartsector betrokken.

Reactie ASV: het OTNB en de CCR voorbespreking gaan alleen over CCR eisen en daarvan is het niet zozeer een kwestie van meepraten als van aanhoren wat er allemaal besproken zal worden in de CCR vergadering of welke regelgeving er op ons af zal gaan komen. Daar kun je dan op reageren maar wat er met die reacties gedaan wordt blijft onduidelijk want er wordt noch een verslag gemaakt van de overleggen zelf noch van hetgeen men op welke wijze bij de CCR heeft ingebracht.
Dan schrijft de minister: *"Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur & Milieu overleg met maatschappelijke organisaties, brancheverenigingen en bedrijven."*

Welke overleggen bedoelt de minister daarmee, vraagt de ASV zich af? Het valt ons op dat er steeds meer sprake lijkt te zijn van bilateraaltjes waarbij het ministerie uitzoekt met wie men een gesprek wil aangaan waarover. Bijvoorbeeld bij die extreem hoge boetes in de binnenvaart is alleen de CBRB (de CBRB bestaat hoofdzakelijk uit verladers en rederijen en heeft met sommige rederijen convenanten afgesloten over de naleving van regels en voorschriften, leidend tot minder controles tijdens de vaart.) gesprekspartner geweest vanuit de binnenvaart. Als het ministerie IenM zelf uitzoekt wie precies waarover gesprekspartner mag zijn (en wie niet) dan zijn er wel overleggen maar dan is ervoor gezorgd dat ook dat ieder tegengeluid bij voorbaat of niet gehoord wordt of verstomd is.

De overige overleggen zijn vaak digitaal en hebben een hoog abstractieniveau (omgevingsrecht of iets dergelijks), dat is van een heel andere orde dan een overleg om voorkomende zaken te bespreken of praktisch voorgenomen beleid te bediscussiëren.

Zoals bij het deelorgaan mogelijk was waar bijvoorbeeld juist wel over handhaving gesproken werd. Nu lezen wij dat zo'n overleg er wel is maar dan alleen met de handhavers. Ziedaar hoe men zichzelf beperkt in het verwerven van informatie, zodat er iedere keer achteraf gereageerd moet worden, met deze klacht en deze vragen als resultaat.

Vraag 6:
Heeft er ooit een inventarisatie plaatsgevonden over de effecten van het afschaffen van het Deelorgaan Binnenvaart? Zo ja, wat waren de uitkomsten van die inventarisatie? Zo nee, bent u bereid dat alsnog te doen?

Antwoord op vraag 6:
Het Deelorgaan Binnenvaart (DBV) was een onderdeel van het Overlegorgaan Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In 2010 is in het kader van een rijksbrede stroomlijning van advies- en overlegorganen het DBV bij wet opgeheven. Door uw Kamer is deze wijziging behandeld en vervolgens opgenomen in de Verzamelwet Verkeer en Waterstaat 2010 (TK, 2009–2010, 32 403). De functie van het DBV is overgenomen door het Overleg Infrastructuur en Milieu, dat is ondergebracht bij de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
Een expliciete inventarisatie van de effecten heeft niet plaatsgevonden, omdat van afschaffen van de functie geen sprake was. De Memorie van Toelichting van genoemde wet meldt hierover: "Binnen de nieuwe voorgestelde overlegstructuur, waarin het overlegorgaan ook kleinere onderwerpen met een specifieke groep betrokkenen kan behandelen, bestaat aan de mogelijkheid tot het instellen van een deelorgaan geen behoefte."

Reactie ASV: De ASV voegt hierbij de notulen van de vergadering waarbij dit voornemen kenbaar werd gemaakt. Daarin staat duidelijk dat het verschil met de wijze van werken tot dat moment heel klein zal zijn. Tegelijkertijd is duidelijk welk soort onderwerpen toen al aan de orde kwamen, en dat er notulen gemaakt werden waar men in ieder geval aan kon refereren Dat soort onderwerpen wordt nu nooit meer sectorbreed besproken. De ASV vindt dus dat het ministerie haar belofte over "kleine verschillen" niet na komt.

Vraag 7:
Zou u bereid zijn om het Deelorgaan Binnenvaart weer opnieuw in te voeren? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord op vraag 7:
De functie van het voormalige Deelorgaan Binnenvaart is geborgd in de huidige wetgeving (zie ook antwoord op vraag 6). Er is dan ook geen aanleiding het Deelorgaan opnieuw in te voeren.

Reactie ASV: gezien bovenstaande mag duidelijk zijn dat de ASV zich in de analyse van de minister niet kan vinden

Ik hoop en verwacht u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91

1) 28 augustus 2015, De Scheepvaartkrant, ASV dient klacht in bij politie Nederland

Foto Jessica vd Akker

Mededeling van de redactie:

Verslagen van de ASV ledenvergaderingen op de website

Tot op heden is het gebruikelijk geweest dat het verslag van de ledenvergaderingen worden gepubliceerd in de nieuwsbrieven voorafgaand en volgend op een ledenvergadering. De afgelopen tijd heeft het bestuur en denktank echter zoveel te melden aan de leden en donateurs dat er al een aantal keren pagina's zijn bijgekocht om het er allemaal in te krijgen. Daarom is besloten dat in het vervolg de verslagen van de vergaderingen z.s.m. na de desbetreffende vergadering op de website worden gezet (het webadres zal vervolgens in de papieren versie worden geplaatst)

Uiteraard zullen de verslagen worden gepubliceerd in de papieren versie voorafgaand aan een ledenvergadering. Dit ten behoeve van het vaste agendapunt 'Goedkeuring verslag vorige vergadering' waarvoor u uw kopij mee dient te nemen naar de vergadering.

Heffing Agentschap Telecom voor gebruik marifoon en AIS

Vanaf 1 januari 2016 gaat het Agentschap Telecom een jaarlijkse bijdrage heffen voor de verplichte registratie van marifoon en AIS. Het bedrag is niet hoog (31 euro) , echter zullen er recreanten zijn die de marifoon wegdoen of er geen nemen. Als u geregistreerd staat heeft u daar een brief over ontvangen.

Communicatie op het water tussen beroeps- en recreatievaart is cruciaal. De extra financiële drempel die de recreatievaart opgeworpen wordt voor het gebruik van de marifoon is voor de veiligheid op het water geen goede zaak. Recreatievaarders zullen minder snel een marifoon aanschaffen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu kan in deze weinig betekenen. Het Agentschap Telecom valt onder het ministerie van Economische zaken en aldaar is besloten dat de verplichte registratie kostendekkend moet worden.

Waterrecreatie Nederland heeft samen met een aantal partijen een brief opgesteld en verzonden aan de Kamercommissie I&M en Vaste commissie van Economische Zaken om deze kwestie onder de aandacht te brengen en pleiten er voor om het besluit te heroverwegen. De Minister heeft beloofd de zaak goed te monitoren en eventueel met haar college van EZ in gesprek te gaan als daar aanleiding toe is.

Wat zijn uw eigen ervaringen met de behandeling van het afval van de lading?

Bron: officiële website CDNI-orgaan (www.cdni-iwt.org)

Het CDNI is sinds 1 november 2009 in zes landen van kracht. Dit internationale verdrag garandeert het beheer en de verwijdering van het afval van de binnenvaart op talrijke waterwegen. Een specifiek deel van dit verdrag (Deel B) regelt de behandeling van het afval van de lading.

Maar wat zijn uw eigen ervaringen met de behandeling van het afval van de lading? Ondervindt u problemen in uw dagelijkse praktijk? Wordt u voldoende geïnformeerd over de procedures en de middelen die tot uw beschikking staan?

Wij verzoeken u de volgende enquête in te vullen om uw ervaringen te delen en ons in staat te stellen oplossingen te vinden voor de eventuele problemen die u tegenkomt.

Deze enquête is volledig anoniem en neemt slechts 10 minuten van uw tijd in beslag.

Naar de online-enquete:
https://docs.google.com/forms/d/19Y7JDnoeRh89xraCPfS60mAnrIfedmdT0gGsq0g4xtw/viewform

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw medewerking!
De internationale Werkgroep CDNI/G

Studerende, uitwonende kinderen

“DUO”, de Dienst Uitvoering Onderwijs, is bezig met huis-aan-huis controles om vast te stellen, of uitwonende kinderen terecht voor aanvullende studiefinanciering in aanmerking komen.

Hiertoe wordt op het officiële woonadres waar de betrokkene bij de gemeente staat ingeschreven, gecontroleerd of de student(e) daar werkelijk nog een ingerichte kamer met persoonlijke spullen heeft en niet alleen op naam daar nog ingeschreven staat, maar daadwerkelijk ergens anders (samen)woont. Er worden foto’s gemaakt van de kamer en van persoonlijke spullen.

Misbruik wordt zwaar beboet. Thuis de toegang weigeren is mogelijk, maar of het verstandig is....

Waarschuwing inbraken

omgeving Luik

SCHIPPERS OPGELET!! Vanuit de omgeving van Luik (België) komen verontrustende berichten binnen over inbraken en vernielingen op binnenvaartschepen.

Ook worden er touwen losgesneden waardoor schepen wegdrijven. Mocht u zoiets dergelijks meemaken, doe aangifte bij de politie en meldt het bij uw brancheorganisatie. Tevens kunt u preventieve maatregelen nemen door de indruk te laten bestaan dat er mensen aan boord zijn. Zet bijvoorbeeld de autokraan terug in de ruststand en/of laat licht branden in de woning.

Om te voorkomen dat uw schip op drift raakt kunt u evt. bij het ligplaats nemen een anker of spudpaal bijzetten (waar dit is toegestaan uiteraard).

Bibliotheek voor Varende

Door de bibliotheek voor Varende is een brief rondgestuurd waarin zij melden dat het aantal leenpunten teruggeschroefd wordt naar 12 steden.

Hieronder treft u een lijst aan van inleverlocaties.

Als u inleverlocaties mist (omdat u b.v. niet op bovenstaand locaties komt) kunt u dit melden aan Gerda Etienne (g.etienne@bibliotheek.rotterdam.nl) Men gaat dan kijken of die plaatsen eventueel terug kunnen komen op de lijst.

1. Krimpen aan den IJssel I Capelle aan den IJssel
2. Sliedrecht
3. Dordrecht
4. Zwijndrecht
5. Maasbracht
6. Nieuwegein
7. Nijmegen
8. Terneuzen, Sas v Gent
9 . Werkendam
10. Zwolle
11. Papendrecht
12. Hardinxveld-Giesendam

Belangrijke afsluitingen beroepsvaart

Van een bezorgde walbewoner

Als ik het goed heb, bent u verantwoordelijk of heeft u belang bij een goede handhaving van de wetten/regels omtrent de binnenvaart.

Buiten de Waterpoort te Gorinchem is voor de scheepvaart van belang om : 2 aanlegsteigers langs de rivier de Merwede, bemanningsaflossing via de veerdienst en de vluchthaven [er zijn plannen , om het aantal ligplaatsen uit te breiden].

Via de binnenstad van Gorinchem, is dit gebied vanuit 2 straten te bereiken, het Eind en de Tolsteeg.

Er zijn vergevorderde plannen om de Tolsteeg af te sluiten voor autoverkeer, dit is normaal niet zo,n probleem , behalve wanneer er evenementen zijn in de stad. 15-20 x per jaar , regelmatig een heel weekeind, wordt het Eind met evenementen afgesloten.

Als het Eind afgesloten is en de Tolsteeg ook , is de Buiten de Waterpoort onbereikbaar voor auto,s , hulpdiensten, monteurs enz, men kan niet naar het schip maar een afgezette auto [autosteiger] komt ook niet ver, al met al een lastige en gevaarlijke situatie, waar de gemeente totaal geen rekening mee houd en als ik goed geinformeerd ben, heeft de Gorinchem zelfs de plicht , om altijd een aanrijroute [weg] naar de Buiten de Waterpoort vrij te houden voor de beroepsvaart, hulpdiensten en veerdienst/blusboot.

Op de site van de gemeente Gorinchem [afsluiting Tolsteeg]vind u de officiele stukken hierover maar nergens wordt er rekening gehouden met de belangen van de buiten de Waterpoort en/of beroepsvaart. Wijzelf hebben veel overlast van deze afsluiting en wij denken de beroepsvaart ook ,vandaar dat ik u deze mail stuur.

Het gaat bij de ESO alleen nog om het geld [OPINIE]

Ooit, als beginnend schipper werd ik lid van een vakbond. Toen, in 1978, na de acties van onder andere 1968 en 1975 meegemaakt te hebben als matroos bij mijn ouders aan boord, werd ik lid van de ONS. Mijn vader was ooit lid van de ASV, maar stapte over naar de ONS omdat hij vond dat de ASV te weinig actiebereid was. Ik daarentegen stapte na een aantal jaren over naar de ASV om de zelfde reden. Tsja, het kan verkeren, zoals Bredero al zei.

Mijn overstap kwam mede door de leerschool die ik als Noord-Zuid-bestuurslid doorliep. ik kwam daar tot het inzicht dat je als schipper het best vertegenwoordigd word door collega-schippers. Om de simpele reden dat ze dezelfde problemen ondervinden als jij!

Overigens ben ik na jaren weer uit de ASV gestapt omdat ik vond dat de club zo klein geworden was dat er geen levensvatbaarheid meer was en we als leden verplicht waren om die paar fanatieke bestuurders die er nog waren tegen zichzelf te beschermen en de zaak op te doeken. Dat had ik dus verkeerd gezien, en onder druk van onder andere onze vriend Nico Deen ben ik weer lid geworden. ik werd zelfs uitgenodigd om lid van de denktank te worden.

Heden ten dage is de ASV een florerende organisatie, die overal waar nodig en mogelijk is, haar stem laat horen – op nationaal en Europees niveau. Zo mogelijk samen met andere organisaties.

Als U dit leest als niet-lid van de ASV… denk er eens over na. Als Noord-Zuid-bestuurslid kreeg je weleens een complimentje. Dat heb ik altijd gepareerd met de woorden: ‘Ik doe het vooral voor mezelf; als iemand anders er wat aan heeft is dat mooi meegenomen.’

Een beetje flauw misschien – en ik wil natuurlijk niets afdoen aan de inzet van het huidige bestuur van de ASV – maar volgens mij werkt dit bestuur ook zo: voor de binnenvaart!

In de najaarsvergadering is besloten geen lid van de ESO te worden. De ASV was er ooit lid van en ook Noord-Zuid was dat. In het verleden ben ik er als N-Z-bestuurslid een aantal keren geweest en ik zag het langzaam aan van een schippersvertegenwoordiging afzakken naar een bureaucratische club waar de aanwezigen noch slechts aanwezig waren. (om te kunnen declareren?)

Nu zie ik dat de ESO verworden is tot een instituut waar het alleen nog om het geld gaat. Het kon dus nog erger! Er is binnenkort dus geen Europese Schippers Organisatie meer, en dat is misschien maar beter ook, want samen met de EBU en bevrachters het geld uit de slooppot opmaken, daar willen wij toch niet aan meewerken?

Ad Kik,

lid ASV-denktank

Foto’s Sunniva Fluitsma

En nu zijn we zandboeren geworden

Zandboeren, de schippers die met zand en grind rondvaren hebben vaak een vast traject. Hebben schepen zonder luiken en varen “het water dun” door de week en liggen in het weekend stil. Het ruim ziet er meestal gehavend uit door het type lading en de ruwe manier van lossen. Tenminste…..zo is het meestal. En nu…behoren wij opeens tot die categorie. Gelost in Villefranche, het zuiden van Frankrijk was er

in heel Frankrijk geen werk te bekennen. Alleen vanuit Givry op het canal lateral a la Loire, zou werk zijn: zand richting Bonneuil, een voorstadje van Parijs. Daarvoor moesten we dan wel vanaf Chalons sur Saône meer dan een week door het Canal du Centre varen.

Een prachtig maar berucht kanaal, door de extreem lage bruggen en heel veel lastige sluizen. Met een leeg geballast schip heb je het voordeel dat je tijdens de stortregens gepaard gaande aan heel harde wind, jezelf en je apparatuur droog houdt. Maar om de stuurhut onder de bruggen door te krijgen moet je soms zoveel ballast zetten dat je schip omhoog loopt zodat je schade maakt als het of vast komt te

zitten. Of Je moet met ware doodsverachting precies op het juiste moment de gashandel voluit zetten zodat de kont van het schip duikt en je de brug onderdoor gaat met slechts minimale speling. En maar hopen dat er niet toevallig dan net iets in de schroef komt of zoiets want dan ben je je stuurhut kwijt met alle gevaren van dien. Want je staat natuurlijk wel in diezelfde stuurhut als het glas en hout je om de oren zou vliegen. En dus braken we de stuurhut af als het weer even droog was en bouwden we hem ’s avonds weer op.

Dan met ballast, waar de auto boven moet hangen, doorvaren tot die brug waarbij we dachten….dit wordt te link, of als we nauwelijks meer vooruit gingen door de ballast. Dan weer de stuurhut opbouwen, ballast uitpompen etc. Zo hebben we verschillende keren de stuurhut afgebroken en weer opgebouwd terwijl we ondertussen zo’n 50 sluizen passeerden.

Maar niet alleen bij die sluizen moet je mikken omdat ja aan alle kanten slechts enkele centimeters speling hebt, in het Canal du Centre hebben ze de vreemde gewoonte om onder de bruggen “voeten” te laten lopen. Daarmee wordt de brug net zo smal als een sluis. Dus moet overal tegelijkertijd op letten wat veel stuurmanskunst vereist en veel energie.

Gelukkig schutten ze hier van 08.00 tot 19.00 uur dus dat is nog te overzien. Maar veel puf om daarna nog even een leuk fietstochtje te maken hebben we niet meer. Kan ook niet want je kunt nooit bij de kant komen om vast te maken, daarvoor zouden ze het kanaal weer eens goed op orde moeten brengen. Dus proberen we her en der met een soort lasso werpen ergens in een kanaal te blijven lig-

gen of we maken aan een brug vast of iets dergelijks. Maar de omgeving is prachtig en de mensen vinden het geweldig dat je er bent. Niet zo gek want alle silo’s langs de waterkant vervoeren al jarenlang geen vracht meer over water. Peugeot is getopt met het vervoer over water om het Canal du Centre te pas en vooral te onpas iedere keer maandenlang gesloten was. Dat gaf geen enkele vervoerszekerheid.

Maar nu…..Nu heeft men bedacht het zand en kiezels van de Loire te gebruiken als bouwmateriaal voor Parijs. En dus heeft men een heuse kade gemaakt waar we kunnen laden. In Bonneuil worden we gelost en heeft men weer grond voor ons terug. We lossen en laden zo op dezelfde dag. Het moet niet gekker worden.

Sunniva

Autosteigers Rijn

In het brancheoverleg met de rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven is de problematiek omtrent het afzetten (of oppakken) van een auto langs de Rijn naar voren gekomen. In samenwerking met Koninklijke BLN-Schuttevaer en de website www.autosteigers.nl is er een inventarisatie gemaakt van de plaatsen waar dit mogelijk is. Dit heeft geresulteerd in onderstaand overzicht.

De samenwerking op dit onderwerp zal worden voortgezet met het uitwerken en onderbouwen van mogelijkheden voor auto-afzetplaatsen waar deze ontbreken langs de Rijn.

Overigens zijn op de website www.autosteigers.nl tevens de auto-afzetplaatsen in Nederland te vinden.

De gegevens in de tabel zijn overgenomen van de website www.autosteigers.nl en zijn zover ik kan beoordelen compleet.

In de tabel betekenen in de kolom 'Type':
A = Officiële autosteiger
B = Auto-afzetplaats
C = Moeilijke Auto-afzetplaats
Ron Breedveld

Plaats	Locatie	Type	Kmr.	Onderlinge afstand in km
Bazel	Haven	B	165	0
Rhinau	Sluis	A	260	95
Kehl	Haven	B	298	38
Gambsheim	Sluis	A	309	11
Greffern	Rivier	A	320	11
Iffezheim	Sluis	B	333	13
Karlsruhe	Haven	C	360	27
Sondernheim	Rivier	A	380	20
Germersheim	Haven	B	385	5
Mannheim	Rivier	B	425	40
Mannheim	Rivier	A	427	2
Oppenheim	Rivier	B	480	53
Weizenau	Rivier	C	494	14
Gustavsburg	Zijtak	B	500	6
Bingen	Haven	A	528	28
Bingen	Rivier	B	528	0
Koblenz	Zijtak	B	592	54
Weissenturm	Rivier	B	606	14
Andernach	Rivier	B	613	7
Rheinbrohl	Haven	B	622	9
Keulen	Rivier	A	686	64
Niehl	Haven	A	696	10
Neuss	Haven	A	740	44
Duisburg	Zijrivier	B	780	40
Duisburg	Stroom	A	780	0
Friedrichsfeld	Zijtak	A	813	33
Emmerich	Haven	A	853	40

10 Miljoen

De ASV wil 10 miljoen vanuit het Reservefonds voor het vormen van een markttransparantieplatvorm.

In het kader van de tien geboden van dhr. Verberk wil de ASV gesprekken aan met EC over een te vormen markttransparantieplatvorm, ten behoeve de schippers, met het doel om meer inzicht te geven in de marktsituatie.

We willen hiervoor ca. 10 miljoen van het reservefonds gebruiken. De meeste kosten gaan zitten in het ontwikkelen van een Europees systeem, zodat ieder binnenvaart ondernemer kan inloggen om inzicht te krijgen in de markt, wat de verlader en ontvanger ten goede zal komen.
Mogelijke gesprekken die daaraan gepaard kunnen gaan zouden kunnen zijn met de EVO en de overheid, om de voordelen van dit systeem te belichten. Het markttransparantie platvorm moet vervoerszekerheid bieden tegen een stabiele prijs.

Stabielere prijzen
Dit voorkomt extreme transportprijs verschillen, zoals we die momenteel kennen met de langdurig lage waterstand. Met stabiele prijzen is het ook mogelijk een reservecapaciteit in stand te houden die dus, zoals nu blijkt, hoog nodig is. Nu met bijna een half jaar laag water blijkt dat we geen vervoerscapaciteit genoeg is, waardoor de prijzen sterk stijgen. Volgens de ASV kan men in tijden dat er scheepsruimte over is, rustiger gevaren worden mits de prijs stabiel blijft en dus niet ver onder kostprijs duikt.

De binnenvaartondernemers hebben de afgelopen jaren ver onder kostprijs gevaren terwijl Europees gezien maar geringe transportdalingen te zien waren. Dit leidde zelfs tot uitspraken dat de leden van de EVO een miljard minder aan transportkosten hoefden uit te geven. In deze tijd wil de binnenvaartondernemer zijn slag slaan om de afgelopen jaren te compenseren, wat leidt tot extreme prijzen per ton voor de verlader.

In de optiek van de ASV creëer je wederzijds respect voor het transport en zal de prijs minder fluctueren als er een markttransparantieplatvorm zal zijn.

Groener varen
Daarnaast zal het systeem de uitstoot sterk verminderen d.m.v. het voorkomen van lege vaart. Dit gebeurt nu namelijk wel omdat een overgroot deel van de binnenvaart ondernemer “vast” voor een bevrachtingskantoor vaart. Volgens de ASV gaat het systeem vele malen minder milieu belastend werken dan welke schone motor dan ook ooit kan bewerkstelligen.

Markttransparantie kent dus zeer grote voordelen die in de huidige tijd van de transportcultuur passen, en zeker de vergroening van de binnenvaart een enorme voorsprong kan geven tegenover andere vervoersmodaliteiten. Dit terwijl het de individuele schipper geen noemenswaardige kosten hoeft te maken om groener te varen.

Het zogenaamde reservefonds wat de binnenvaart ondernemer in het verleden bijeen gebracht heeft middels de sloopbijdrage en boete gelden wegens vergroting van de vloot geeft de binnenvaart ondernemer terug waar hij in het verleden in geïnvesteerd heeft.

Het gebod van dhr. Verberk strekt wellicht verder dan hij zich had kunnen bedenken. Het markttransparantieplatvorm bevat de volgende voordelen:

- Stabiele prijzen.
- Minder leegvaart.
- Milieuvriendelijk transport.
- Rust in de markt.
- Geen grote investeringen nodig voor zogenaamde groene motoren.

Markttransparantie kent alleen maar voordelen voor Europa en zelfs voor de EVO!

Piet Bennik

Europees Platform/Reservefonds

18 november was er een bijeenkomst waar EBU, ESO en DG MOVE (Europese commissie) uitlegden waarom zij zich 6 miljoen vanuit het reservefonds toe-eigenen.

Tijdens dit platform, dat plaats vond in het STC gebouw was er voldoende gelegenheid om commentaar te geven. Op het podium stonden mevrouw Hacksteiner (EBU) de heer Theologitis (DG MOVE) en mevrouw Duursema (ESO) . Het was, zoals een aantal aanwezigen namens de ASV al verwachtten, een gelopen race. Eerst kwam er een uitleg vanuit dit driemanschap over het waarom van de 6 miljoen uit het reservefonds het best door henzelf besteed kon worden, waarna de heer Veuger (ASV) namens de ASV het woord nam, zoals altijd welbespraakt en met gezag. De inhoud van zijn reactie betrof vooral het ontbreken van actie op het gebied van de economische positie. Vervolgens vroeg de heer Veuger zich af waarom dat geld dan naar mensen gaat die al jaren niets voor de schipper gedaan hebben.

ESO en EBU verdedigden zich met het argument dat ze alleen maar wat aan de randvoorwaarden kunnen doen en niet aan de vrije markt . De heer Theologitis liet blijken dat de Belgische kostprijswet zeer omstreden is en best wel eens zou kunnen sneuvelen .
De afvaardiging van Ons Recht pleitte ook voor het beleid van ESO en EBU.

Mevrouw Groote-Wendt (ASV) wees er op dat de ESO als Europese schippers organisatie vrijwel geen enkele BLN schipper warm hadden weten te maken voor deze vergadering. Bovendien meldde zij dat ze niet wilde dat het geld van de schipper naar dit doel ging.
De heer Ooms (ASV) hield een pleidooi tegen het feit dat de politiek verziekt wordt door lobbyisten. Namens de ASV waren verder aanwezig: de heer Markusse, mevrouw Markusse-Ooms, mevrouw en de heer Lubbers.

Een journalist van de Scheepvaartkrant vroeg wat er nu verder gaat gebeuren. Het antwoord kwam van mevrouw Hacksteiner (EBU) die meldde dat ze de aanvraag voor die 6 miljoen vanuit het Reservefonds gaan indienen.

Opvallend was dat er bij deze bijeenkomst

nauwelijks varende schippers aanwezig waren. Het grootste deel van de aanwezige varende schippers bestond ASV leden. Verder werden er nog gesignaleerd een dame die aanwezig was vanuit de BVB, en een tankerschipper van het CBRB die ook niet blij was met de manier waarop het geld besteed gaat worden.

Conclusie vanuit een van de aanwezigen namens de ASV: de trein dendert gewoon door en we zijn er niet in geslaagd om die bureaucraten te stoppen

Impressie van de bijeenkomst over het reservefonds door Ger Veuger (aangevuld door Benjamin Lubbers)
Voor de mensen zoals ik die niet weten of wisten hoe groot de Lloyd zaal is; die is geschikt voor ongeveer 500 man, waar je dan gisteren met z`n twintigen op de voorste 2 rijen zit .
Op mijn eerste vraag toen ik demonstratief achterom keek "waar zijn alle schippers en uw achterban?" kwam natuurlijk geen antwoord maar het was heel beschamend in deze zaal met zo weinig mensen. De bijeenkomst had royaal op het Vaste Land plaats kunnen vinden.

Door het feit dat er totaal geen schippers waren was mijn verhaal ook wat lastig want er was geen achterban. Ja, alleen de ASV was aanwezig maar die kunnen mijn gedachten al wel aardig raden.
Dus het verhaal waarbij ik me aansloot bij de gedachte van de ASV denktank om dan 10 miljoen van het geld uit het reservefonds ter beschikking te stellen aan een markttransparantieplatform kwam ook niet zo goed uit de verf want als je alleen tegen de organisatoren staat aan te praten is het lastig. .
Verder waren het bijna allemaal mensen die elkaar stonden te kietelen. Na de inbreng van de heer Devos aangehoord te hebben (afgevaardigde voor Ons Recht bij de ESO) kan ik niet anders dan de conclusie trekken dat de ASV een goed besluit genomen heeft om zich niet meer bij de ESO aan te willen sluiten.
De heer Theologitis (DG MOVE, Europese Commissie) verstaat aardig goed Nederlands als je rustig praat en hij reageerde op mijn verhaal op een wijze waaruit bleek dat hij het wel begrepen had, hij sprak zelf uiteraard in het Engels.
Theologitis vertelde natuurlijk dat de Commissie niet mag ingrijpen in de markt en dat het was dichtgetimmerd zodat wij ook niet mochten verwachten dat er in het Platform op dit gebied iets zou mogen gebeuren.

Toen ik hem confronteerde met de uitspraak van wijlen Europees Commissaris van Transport Karel van Miert, dat totale liberalisatie moderne slavernij oplevert en tevens betoogde dat het realiteit was geworden en dat de Commissie op grond van de beginselen uit het verdrag dan toch wel op zou moeten treden ,wist Theologitis ook niet wat hij moest antwoorden.

Maar ondertussen heeft Theologitis de hele tijd deze beslissing van het Platform verdedigd met als argument dat er meer deskundigheid nodig is op allerlei vlak, zoals de uitstoot en de technische voorschriften waar er nu niet voldoende tegenwicht gegeven wordt tegen de grote Lobby`s .

Toen kwam Jannes Ooms met zijn antilobby verhaal (hij hield een pleidooi tegen het feit dat de politiek verziekt wordt door lobbyisten) waarbij Jannes wees op de verantwoordelijkheid van bestuurders in deze waarop de heer Theologitis duidelijk liet merken dat hij dit onderwerp niet wist te waarderen.

De boodschap aan de ASV is dat wij ons voorstel van de 10 miljoen uit het reservefonds voor een markttransparantieplatform duidelijk moeten gaan presenteren.

Aanvulling door Benjamin Lubbers:
De pijn zit hem er natuurlijk in dat de meeste van ons sloopprimie hebben betaald voor een gezondere markt, dat we nu een ongezonde markt hebben en dat er nog geld is om aan het oorspronkelijke doel te besteden en dat niet de bedoeling lijkt te zijn van de beheerders. Steeds proberen ze net te doen of er meerdere sloopregelingen zijn geweest m.a.w dat geld is niet door jullie opgebracht maar door de nieuwbouwers, terwijl ik toch echt ongeveer 10.000 gulden heb betaald destijds en ook nog eens verplicht.

POLL Scheepvaartkrant:

EBU en ESO gaan waarschijnlijk zes miljoen uit het reservefonds besteden aan een Europees overlegplatform, vindt u dat een goede besteding?

Ja, dat vind ik een goed idee
1%

Nee, ik wil niet dat er overlegd wordt ik wil concrete maatregelen
80%

Geen mening
5%

Ja, ik vind het een goed idee zolang het ten goede komt aan de hele sector
15%

Totaal 109 stemmen

Wat doen we met het reservefonds

Wat vindt de ASV van de wijze waarop EBU en ESO omgaan met het Reservefonds?

Volgens berichten in de pers is het er dan toch doorgekomen: EBU en ESO krijgen 6 miljoen van het geld vanuit het reservefonds , bij schippers beter bekend als het "Sloopfonds". 6 miljoen van het geld dat mede door de schippers is opgebracht met als doel ervoor te zorgen dat de capaciteit van de West-Europese binnenvaartvloot beheerst zou worden, zodat er niet keer op keer een marktverstorende overcapaciteit zou ontstaan. Geld waar ook particuliere schippers aan betaald hebben om de sector gezond te houden.
(zie: http://www.binnenvaartkrant.nl/edities/2015/201520_2209.pdf)

Geld voor specifieke doelen, waarna door anderen besloten is dat die capaciteitsmaatregelen niet meer nodig zouden zijn waardoor we in een economisch totaal ongezonde situatie terecht gekomen zijn die niet verbetert omdat de WIL er niet is om werkelijk keuzes te maken. Er zijn andere belangen dan die van de particuliere schipper.
Al in november 2014 heeft de ASV hiertegen bezwaar gemaakt (zie onderstaand persbericht van destijds). Daarna is er een gesprek geweest met de heer Theologitis en de heer Dieter (DG MOVE van de Europese Commissie).
Een opmerkelijke uitspraak van de heer Theologitis was: "de ESO en de EBU kunnen het maar over één ding eens worden wat het reservefonds betreft en dat is dat er geld naar henzelf toe moet". De Europese Commissie WEET dus hoe het zit.

Hieronder volgt het persbericht uit 2014: "ASV wil antwoord van DG MOVE"

De ASV vraagt antwoord op de twee volgende zaken:

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

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

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

De ASV heeft al via een eerdere brief de heer Theologitis opgeroepen naar de schippers zelf te luisteren wat betreft de eventuele besteding van dit geld. Helaas komt de heer Theologitis zijn afspraak niet na en reageert niet op onze brief zodat we geen uitleg krijgen hierover.
Daarom voelde de ASV zich verplicht de heer Machado op de hoogte te stellen, in zijn functie van General Director, dat hebben wij gedaan middels een brief gedateerd 21 oktober.

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

Inmiddels zijn er contacten met een andere Europese delegatie die zich hier wel degelijk zorgen over maakt, die zullen wij binnenkort op de hoogte stellen van al hetgeen zich op dit gebied heeft afgespeeld.
In het kader van dit alles heeft de ASV nogmaals een bericht hierover verstuurd naar DG MOVE, de heer Rolf Dieter, de heer Dimitrios Theologitis de heer Marc Vanderhaegen, en heer Paolo Bolsi, zodat zij ook op de hoogte zijn en eventueel zouden kunnen reageren.
Tot zover het persbericht uit 2014.

Na de brieven
Naar aanleiding van beide brieven heeft de ASV in december 2014 een gesprek gehad met de heer Theologitis en de heer Dieter.

Het Reservefonds
In dat gesprek gaf de heer Theologitis aan dat het enige waar EBU en ESO het over eens konden worden qua reservefonds is dat het naar henzelf moest gaan (hij noemde het "de eigen plantjes water geven") . Inmiddels lezen wij dat dezelfde heer Theologitis lovende woorden spreekt over de ESO, zie het BLN Magazine. Wat moeten wij nu van de heer Theologitis geloven?

De CCR:
We merkten ook tijdens het gesprek dat er binnen DG MOVE (specifiek vanuit de heer Theologitis) een bereidwilligheid is om echt iets aan de CCR regelgeving te willen doen. Maar volgens de heer Theologitis komen er van de officiële gesprekspartners (EBU/ ESO) geen voorstellen, vragen, noodzakelijke informatie of iets dergelijks waar hij iets mee kan. Inmiddels lezen wij dat dezelfde heer Theologitis lovende woorden spreekt over de ESO, zie het BLN Magazine. Wat moeten wij nu van de heer Theologitis geloven?

Aan het eind van het gesprek beloofde de heer Theologitis een verslag van dit gesprek te maken en ons toe te sturen, dat is niet gebeurd. Dan vraag je je toch af waarom dat gesprek heeft plaatsgevonden en wat de ASV nu te doen staat.
Want nu lijkt de graai uit de pot toch te gebeuren zoals EBU en ESO dat wilden, al ziet het er natuurlijk onafhankelijk uit, zoals het nu gepresenteerd wordt. Wat moeten wij nu van de heer Theologitis geloven?

Waarom is de ASV tegen een versterking van de organisaties?
De beide organisaties EBU en ESO hebben de afgelopen jaren weinig tot niets positiefs betekend voor de particuliere schipper in de binnenvaart. Aangezien EBU en ESO in de afgelopen periode weinig tot niets hebben betekent voor de particuliere binnenvaart, waarom zou dan juist in hun handen die 6 miljoen goed tot hun recht komen?

Opvallend is dat mevrouw Hacksteiner (EBU) dwars gaat liggen als er een voorstel komt om dit in te zetten voor Markttransparantie. Dat zou werkelijk ten goede komen aan de schipper. Ook opvallend is dat tijdens een bijeenkomst georga-

niseerd door de EBU over “vergroening” van de vloot er kennelijk alleen gesproken kon worden over grote investeringen die de binnenvaartsector zou moeten doen. Toen ik, namens de ASV, zei dat het verdwijnen van de vloot kleinere schepen en het onmogelijk maken de kleinere kanalen te bevaren indruist tegen de roep om een beter milieu, was dat niet bepaald een tekst waar de EBU op zat te wachten. Het werd mij dan ook door haar onmogelijk gemaakt om sprekers het pamflet “kleine binnenvaart de moeite waard” aan te bieden. Dat maakt wel duidelijk waar de EBU staat wat dit onderwerp betreft.

Maar wat wil de ASV dan wel?
Omdat NEE zeggen tegen de wijze waarop dit verloopt een ding is, maar je er daarmee niet bent, wil de ASV een tegenvoorstel doen hoe met het Reservefonds omgegaan zou moeten worden. Op 3 oktober zal dit in de ASV vergadering met de leden besproken worden.
De ASV is zeker niet tegen een versterking van de particuliere binnenvaart. Maar wij denken dat er betere manieren zijn om die binnenvaartsector te versterken. En we blijven vinden dat de schipper daar zelf ook iets over te vertellen moet hebben. Zo zijn er enkele suggesties gedaan door de denktank, maar er kunnen er meer volgen. We denken onder andere aan:

Markttransparantie
De ASV heeft altijd gezegd dat die beloofde markttransparantie er moet komen dus daar zou nu eens mee begonnen moeten worden. En met transparantie bedoelen we ook echt transparantie. Dus ook de vrachtprijzen die er betaald worden openbaar maken.

Als dit fonds dat niet wil bereiken omdat de EBU hier tegen is, zoals we hebben kunnen lezen, heeft ze zichzelf wat de ASV betreft al direct ongeloofwaardig gemaakt.

Los van welk fonds dan ook pleit de ASV hier wel voor en vindt dus dat het geld dat ook door particuliere schippers is opgebracht hieraan ten goede zou kunnen komen. Omdat juist de markttransparantie dicht ligt bij het doel waar al dat geld ooit voor is betaald: een gezonde(re) economische situatie in de binnenvaartsector.

Vergroening van de vloot
Als er dan toch vergroend moet worden, dan ten bate van de hele sector. Dus ook van de particuliere schipper. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan zonnepanelen die voor iedereen veel op zouden kunnen leveren. Aan de schipper, die meer zelfvoorzienend wordt, en aan het milieu, maar dat spreekt voor zich.

Er zijn meerdere ideeën mogelijk. In ieder geval zouden milieubesparende investeringen op een breed gebied mogelijk moeten zijn zonder ingewikkelde constructies, waarmee we willen voorkomen dat alleen grote bedrijven gebruik zouden kunnen maken van de gelden.

De factor mens
Een gedeelte van het geld zou ook besteed moeten worden aan de factor mens.

Totaalvisie
We denken daarmee aan een uit te werken verdeelsleutel voor de gelden op de verschillende gebieden van duurzaamheid, People-Planet-Profit. (schippers, vergroening, markttransparantie)

Meedenken
We vragen onze (denktank)leden enthousiast mee te denken over een goede besteding van de gelden uit het reservefonds. In ieder geval zullen we 3 oktober met een voorstel komen.

We houden u op de hoogte. Houdt u ons ook op de hoogte van al uw goede ideeën en suggesties? Denk eraan, de ASV is een vereniging voor en door schippers. We moeten het met elkaar doen.

Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV

Stroomkasten Deventer

Reactie op het voorstel omgaan met de klacht stroomkasten

Geachte heer/mevrouw,

N.a.v. uw brief d.d. 21-01-2015 (zie nieuwsbrief februari 2015) hebben we onderzoek uitgevoerd.

De klacht van de schippers m.b.t. ons huidig Walstroomvoorziening is dat dit gebaseerd is op een prepaid betaling. De schipper moet vooraf een inschatting maken van het benodigde vermogen en dat per PIN betalen. Als het schip vertrekt wordt het positieve saldo niet terugbetaald. Met name de vrachtschippers die aan de Scheepvaartstraat in de haven van Deventer liggen hebben daar moeite mee. Het kan zo maar zijn dat ze door de havenbedrijven worden opgeroepen terwijl ze in de verwachting waren nog enige uren te kunnen blijven liggen. Ook kunnen ze niet in het weekend van de boot af, om te voorkomen dat bij terugkomst de diepvries ontdooit is. Daar hebben we begrip voor.

Onderzoek alternatief
We weten dat er systemen zijn van Seijsener, Walstroom.nl en Utiliq. Wij hebben ons geconcentreerd op SAB:
Het SAB (stichting afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart) is als Nationaal Instituut opgericht en verantwoordelijk voor het uniforme financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Zij zorgt voor de inning van de afvalbeheersbijdrage, te weten € 7,50 per 1000 liter gebunkerde accijnsvrije gasolie. De inning van de afvalbeheersbijdrage geschiedt door middel van het openen van een ecorekening en het gebruiken van een ecokaart.
Ook biedt de SAB de afhandeling aan betreffende de afgifte van vuil water, het afnemen van walstroom en drinkwater en het innen van havengelden, gekoppeld aan de huidige ecokaart met chip. SAB laat de hardware installaties door derden bouwen, en doen zelf de backoffice betalingsactiviteiten. De functionaliteit komt er op neer dat zij de werkelijk verbruikte elektriciteit achteraf in rekening brengen bij de schippers en dat doorstorten naar de gemeente, waarbij de gemeente het tarief bepaald.

Graag horen wij de mening van de Algemeene Schippersvereeniging over dit concept van SAB.

In afwachting van uw reactie,
Met vriendelijke groet,
Geachte

Naar aanleiding van ons telefoongesprek en de mail die u ons gestuurd heeft aangaande de oplossing die u voorstelt in verband met de klacht over de walstroom wil ik u hiermee een eerste reactie sturen.

Als eerste willen we u bedanken voor het feit dat u de klacht serieus genomen heeft en heeft gezocht naar een mogelijke oplossing. Het was per slot van rekening er ook niet om te doen de gemeente Deventer in een kwaad daglicht te plaatsen, maar om een oplossing te verkrijgen waar de gemeente zelf misschien nog niet bij stil gestaan had. Het feit dat Deventer toch actie wil ondernemen is dan ook positief en daarmee hoopt de ASV dat dit een aanleiding gaat worden naar een ietwat binnenvaartvriendelijker beleid van deze gemeente.

Ik heb volgens afspraak de vraag in eerste instantie aan het bestuur en de denktank

van de ASV voorgelegd om een eerste indruk te krijgen (zonder mijn eigen mening daarbij te geven zodat er een zo objectief mogelijke reactie zou komen)

De conclusie vanuit de denktank en het bestuur werd door een de van leden als volgt samengevat:

“Het lijkt me dat we kunnen zeggen dat we niet adviseren het via de SAB te doen. Dat komt voornamelijk door de rol die het SAB speelt in de huisvuilaffaire en wat haar originele taak is. “

Als positief werd genoemd (wat u zelf ook al meldde)

- De ECO-card is altijd aan boord en je hebt geen extra account/inlog of app nodig.

Als negatief werd gemeld:

- Voor de Nederlandse schipper word het al moeilijk, wat denk je dan voor de buitenlanders die onze havens aan doen, het moet landelijk met max. 2 aanbieders toch te regelen zijn.
- Om hier het SAB nu de leiding, en het uitvoerende orgaan te laten zijn, lijkt mij niet de geschiktste optie. Laat het SAB bij zijn taak blijven waar hij voor opgericht is, en daar mankeert nog veel aan.
- Er zijn al verschillende aanbieders,
- Snap niet waarom het allemaal weer moeilijk moet. (2 X)
- Volgens mij wordt het op den duur allemaal parkline
- geef SAB niet te veel macht. Die invloed wordt te groot.
- We moeten gaan storten en SAB zal alles gaan betalen straks voor ons, dat is een onwenselijke situatie.
- geen goed idee, dat is voornamelijk gevoelsmatig. Mijn ervaringen met stroom uit een kastje beperken zich tot Amsterdam en Terneuzen. Niet goedkoop ten opzichte van stroom gewoon in je huis,maar wel makkelijk en het werkt (bijna) altijd goed.
- Wat betreft dat ecocard gedoe; een accountje meer of minder doet er wat mij betreft ook niet meer toe.
- Alle stroomkastjes zitten nu toch bij dezelfde? Dus geen uitzondering voor Deventer.
- De ECO-card is dan wel altijd aan boord maar veel schippers hebben bewust geen chip geplaatst en die zouden hiermee daartoe gedwongen worden dat te doen.

De voorstellen die kwamen vanuit het bestuur en de denktank waren:

- Mijn wens zou zijn, een aanbieder die t.a.t. een concurrerende prijs af geeft voor zijn geleverde diensten.
- Deventer vraagt nu aan ons wat wij wensen, dus een systeem waar je je aanmeld, en afmeld, en de kosten per bank betaald kunnen worden.
- Via parklijn vind ik OK.
- Volgens mij wordt het op den duur allemaal parkline
- Waarom niet via park line of walstroom dat bestaat ook nog.
- Ben er toen mee begonnen te schrijven met het havengeld Deventer. Heb daarna nog 2 keer getelefoneerd met de havenmeester en geadviseerd om Utiliq als walstroom omdat die door het hele land stroomkasten heeft.
- Ik ga ook voor walstroom.nl het werkt perfect. Verreweg de meeste haven werken via dit systeem dus ik denk dat de meeste schippers wel al een account hebben bij walstroom.nl. Dit lijkt mij voldoende argument om dit in Deventer ook zo te gaan doen.

Algemene opmerkingen:

- Nog even over een prijs, aan de huishoudens in ons land zijn de prijzen per KW, sinds vorig jaar behoorlijk gezakt, is dat in R-dam en A’dam voor de schipper ook gebeurd?
- Waar ik mee zit is dat walstroom waarschijnlijk niks schoner is als onze generator, en de CO2 op een andere plek in de lucht komt, Nederland is weer meer CO2 gaan uitstoten 6.8% meer als vorig jaar, en er is 1,9% groei, men verklaart dat er is meer verkeer is gekomen en er zijn 3 kolencentrales gaan draaien
- Ik ben het er niet mee eens dat wij aan een stroomkast liggen voor minder CO2 uitstoot
- Was mij niet bekend dat SAB iets met “walstroom”deed.
- Ben er toen mee begonnen te schrijven met het havengeld Deventer. Heb daarna nog 2 keer getelefoneerd met de havenmeester en geadviseerd om Utiliq als walstroom omdat die door het hele land stroomkasten heeft. Vind het ook vreemd dat ze mij geen bericht meer hebben terug geschreven.
- Alstublieft, geen SAB.
- Hoe grappig... “hoe duw je een schipper een ecokaart met chip in zijn strot”

Conclusie:
Ons inziens roept uw voorstel veel weerstand op bij de schipper en is dit in ieder geval bij onze leden geen voorstel wat op veel instemming kan rekenen.

Ik hoop u hiermee voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben, en zie uw antwoord belangstellend tegemoet

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

Vrije markt uitwassen

Hier zien wij een van de grote problemen voor de positie van de particuliere schipper werkzaam in de binnenlandse veevoer markt; Agrifirm is trots op de 40 eigen duwbakken. Dan heb je ook nog een bedrijf als Peterson waarbij geschat wordt dat men zeker 40 schepen in de huur heeft en daarnaast nog een essentieel deel van de binnenlandse veervoer markt (85%?) in handen hebben. Kennelijk mag het zomaar dat dit soort bedrijven (te) dominant in de markt aanwezig zijn.

Uit de Binnenvaartkrant:
‘Zelfstandige ondernemers hebben, evengoed als consumenten, recht op bescherming tegenover grote klanten of leveranciers. Door een situatie van onevenwicht staan ze niet op voet van gelijkheid. Ik zal werk maken van die bescherming.’ Dat zei Kris Peeters maandag 28 september tijdens de viering van het 40-jarig bestaan van de Europese Schippers Organisatie. Het congres in de Ark in Antwerpen stond in het teken van (de kracht van) onafhankelijk ondernemerschap in de binnenvaart.

Gedragscode
De Belgische vicepremier en minister van Werk, Economie en Consumenten noemde de landbouw (‘die onder de kostprijs moeten verkopen’) en horecaondernemers (‘die met handen en voeten gebonden zijn aan brouwerijcontracten’). Ook in de binnenvaart is die ongelijkheid volgens hem aan de orde: van de individuele zelfstandige schipper tegenover de machtige verlader, die niet zelden een multinational is.

Peeters wil niet op voorhand alles van bovenaf opleggen. Binnen economische sectoren krijgen partijen eerst de kans onderling tot afspraken in bijvoorbeeld gedragscodes te komen. ‘Om zelf orde op zaken te stellen. Kunnen of doen zij dat niet, dan zal ik wel een regelgevend kader opleggen dat tot meer evenwicht moet leiden.’

Led verlichting

Led verlichting op sluizen en bruggen verblindt de binnenvaart

Led verlichting:

Met name de groene lichten en de rode in mindere mate op sluizen en bruggen verblindt de binnenvaart dusdanig, dat schipper zelf verlichting moet gebruiken om enigszins nog wat van de sluis of brug te zien. Dus we heffen de verblinding met veel tegenlicht op, hetgeen wat weer nadelig werkt voor de overige tegemoet komende scheepvaart, want die worden weer verblind door de schijnwerpers.

Praktijk:

Bennik vraagt telkens maar aan de diensdoende ambtenaar, of die het groene licht wil doven, wegens verblinding. In gesprek gaande, blijkt dat steeds meer schippers hiernaar vragen. Nu vraagt Bennik zich af wat nu veiliger is, en wat de gevolgen zullen zijn al en een ongeluk gebeurd tijdens het door rood varen. Hoe zit het verzekeringstechnisch? Wat dat aangaat zit de binnenvaart in een soort van tweestrijd, en dit moet worden opgelost vind Bennik, tenslotte betekent rood niet doorvaren. Vaar je er toch door ben je in feite in overtreding. Maar als je groen krijgt en je ziet weinig meer is het ook een kwestie van gokken, en is de situatie ook onveilig.

Klachten:

Schipper Bennik is al sinds de invoering van led verlichting met klachten naar RWS via 0800-8002 nummer bezig, over het verblinden van de led verlichting. In het begin had RWS de argumenten dat led verlichting niet te dimmen was. Bennik stelde toen voor om dan twee circuits te maken en in het donker bijvoorbeeld, maar een derde van de leds te gebruiken en overdag de volledige. RWS antwoordde dan weer dat dit te duur zou zijn. De moed om klachten of ideeën te aan te geven aan het 0800-8002 nummer is langzamerhand al aardig in zijn schoenen gezonken, want overal heeft RWS wel een antwoord op waardoor er toch niets ondernomen word, want de RWS weet het beter of het is te duur. Zo komt men overal onderuit en heeft men niets te doen, terwijl de borden wel anders aangeven.

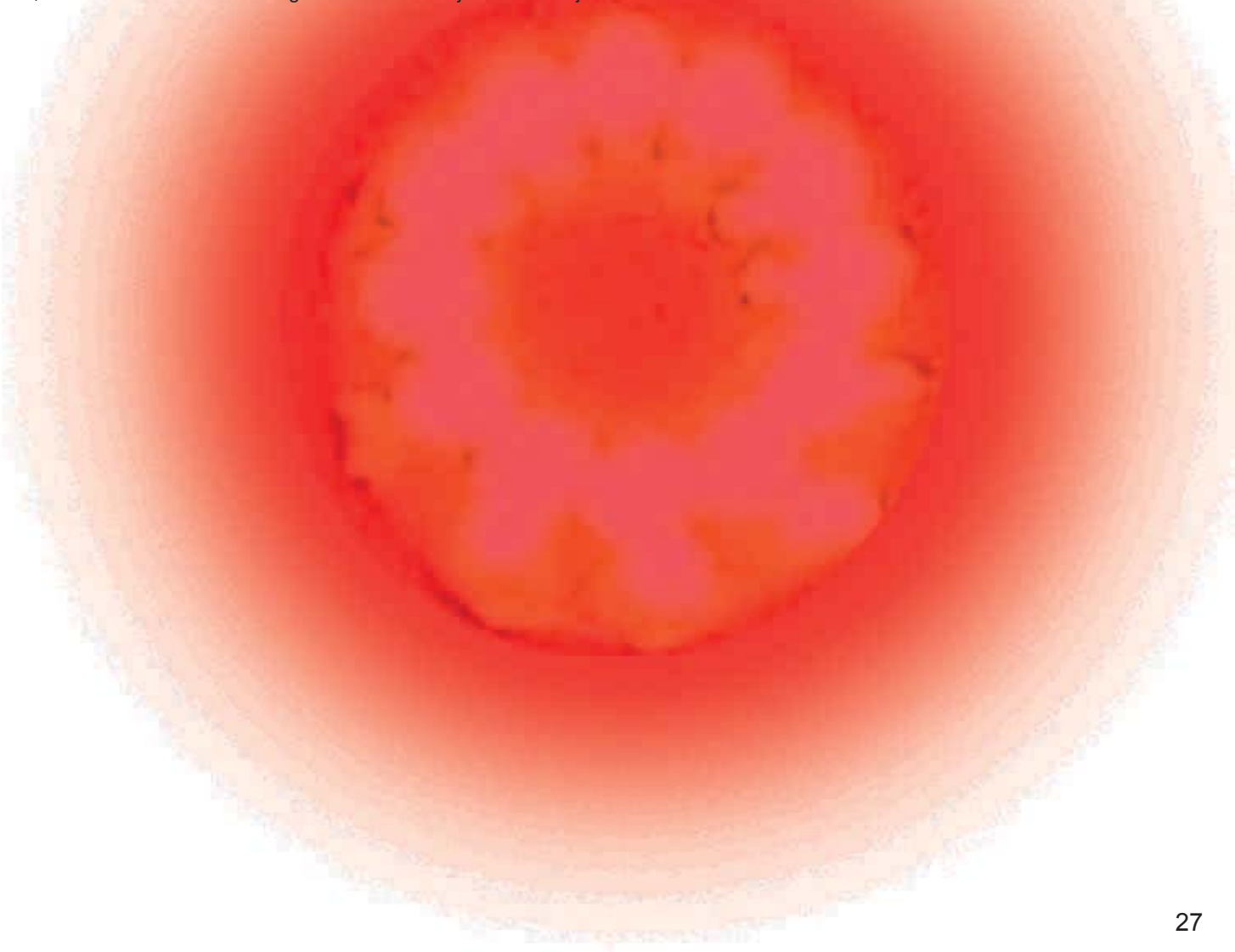
Tegenwoordig:

Zoals we allemaal wel weten is de afgelopen jaren heel veel vooruitgang geboekt omtrent led verlichting. Dimbare led verlichting is al normaal in de samenleving, alleen bij RWS schijnbaar niet! Want overal waar de al oude verlichting word vervangen, krijgt de schipper nog steeds te maken met zeer felle led verlichting. Dit is niet nodig in de huidige tijd. De sluis en brug bedienaars geven mij gelijk en geven het telkens wel door, maar die lopen schijnbaar ook tegen een muur, waardoor er niets veranderd, totdat het moment daar is dat er een ongeluk gebeurd. Vandaar dat Bennik maar de media opzoekt om de beleidmakers van RWS te wijzen op de praktijk en de veiligheid.

Conclusie:

RWS neem uw verantwoording, voor veilige passage van sluizen en bruggen, en ga terug naar het oude systeem van het dimmen in het donker van de verlichting.

Piet Bennik
M/S cybernetica
ASV lid



70 JAAR ASV

DEEL 2 (1986 - 1989)

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 ASV is met de nieuwsbrief, zoals we die nu nog kennen, in 1983 begonnen. De komende nieuwsbrieven zullen we vanuit het archief een aantal artikelen plaatsen die toen in de nieuwsbrieven hebben gestaan. Voor de een herkenning of herinnering omdat ze erbij waren. Voor een ander een leerzaam moment over de geschiedenis van de binnenvaart.

Veel leesplezier!

FLITSLAMPJES

Ondanks sombere prognose's van deskundige aangaande de binnentankvaart, worden er toch regelmatig nieuwe tankschepen opgeleverd. Zo treffen we in een bepaald blad een reportage aan over een pas in de vaart gekomen tanker van ruim drieduizend ton. Een boeiend verslag over een buitengewoon fraai schip. Echt naar de eisen van deze tijd met alle denkbare hulpmiddelen en snufjes. Ook de woning was niet vergeten. Letterlijk een bungalow te water. Een schitterende salon en liefst twee keukens. Alleen over de slaapkamer(s) werd niet gerept. Zou men er misschien van uit gaan dat deze op een dergelijk schip toch geen functie hebben? Juni 1987

Het blijkt te mogen. Televisie kijken tijdens het varen. En dan bedoelen niet door een schipper die z'n vrouw of matroos aan de stuurautomaat gezet heeft en heerlijk onderuitgezakt in de roef voor de beeldbuis hangt. Nee door de schipper – of de matroos – in functie. De R.p.man die een proces verbaal opmaakte tegen een schipper die het werk aan z'n stuurautomaat overliet en zelf het oog gericht hield op Sandra Remer, moest dit document weer verscheuren. Verenig het nuttige gerust met het aangename, zei de politierechter. Toch blijft het een linke zaak. Je zult net zitten te kijken hoe met veel kabaal een stel gangsters elkaar te lijf gaan en dan tot je schrik merken dat er net zoveel kabaal vanaf het voorschip je luisterend oor bereikt, omdat de stuurautomaat er geen erg in had, dat er een collega wat onhandig dwars de rivier over stak. Ook hij volgde net met grote aandacht het gangstergeweld. Beide beeldbuizen door de klap onherstelbaar vernield. Oktober 1988

SPROOKJE

Er was eens een bakje dat met drie andere bakjes in een haven lag. Dat waren zijn broertjes. Ze hadden geen honger, want ze hadden hun buikjes vol met bonen. Toch zei dat enen bakje op een dag: "Ik voel me niet lekker, kijk es, ik ga helemaal scheef liggen. "Er werd een dokter bijgehaald. Die zei resoluut: "Maag leeg pompen". Zouden de boze schippers er soms aan geknoeid hebben? Zei een meneer "kijk eens er zit allemaal water in zijn buik". Het bakje werd op de onderzoektafel gelegd en onderzocht. "Dat kunnen de boze schippers niet gedaan hebben" moest de meneer toegeven toen hij zag wat er werkelijk aan het bakje mankeerde. "We kunnen hem opknappen" zei de dokter. "Ach nee, gooi mij maar op de schroothoop" kreunde het bakje in zijn voegen, "ik voel me toch al teveel op deze wereld". November 1987

In Hengelo stond in een woonkern een tankauto geparkeerd geladen met een of andere stof, de één zei gevaarlijk, de ander zei van niet. Omwonenden tekenden protest aan. De politie wist er niet goed raad mee maar voor alle problemen is een oplossing. Parkeer hem maar aan de havenkade, zei de politie dat is ie uit de bebouwde kom. Dat er dat moment zo'n 30 bewoonde schepen gemeerd lagen doet niet ter zake. Juni 1988

Nu hadden we haar al uitgezwaaid en het beste gewenst met haar verdere carrière en misschien gedacht…….. daar zijn we eindelijk vanaf. Maar niks hoor. Doctorandus N. Smit-Kroes die door de achterdeur de Nederlandse politiek verlaten heeft, stapt door de voordeur de Europese politiek binnen. Want het is zo goed als zeker dat Neeli parttime voorzitter wordt van een werkgroep welke in E.G. verband de infrastructuur van het transport gaat onderzoeken en beleidsmatig volgen tot aan het jaar 2000. En gezien wij steeds minder Nederland worden en steeds meer Europa, zullen we Neeli beslist nog wel eens in ons vaarwater tegenkomen. Laten we hopen dat het niet op aanvaringen uitdraaid. Oktober 1989

Zo zien de binnenschippers de problemen in de binnenvaart:

VERGUNNING VAN GRANARIA, BAKKEN GEGEVEN, BRENGEN DE BINNENVAART OM 'T LEVEN.
MAZEN IN DE WET GROOT, MAKEN DE BINNENVAART DOOD.
NEELIE, SLOOPPREMIE MET UW GELD EN GRANARIA IS MACHT, WORDT DE BINNENVAART OM ZEEP GEBRACHT.
GEEN GEOUWEHOER, BLIJF VAN ONS VERVOER.
NEELIE DRAAIT ONS EEN LOER MET DE BAKKEN EN EIGEN VERVOER.

September 1987.

HET VERDRAG VAN ROME EN DE GEVOLGEN VOOR DE EVENREDIGE VRACHTVERDELING

(Het gehele artikel is langer, hieronder zijn de belangrijkste gedeelten opgenomen)
Het verdrag van Rome is tot stand gekomen in 1957, dus drie jaar nadat de Wet Goederenvervoer van kracht werd. Bij dit verdrag richten de verdragsluitende partijen tezamen een Europese Economische Gemeenschap op.
Door het instellen van een gemeenschappelijke markt wil men binnen de gemeenschap een harmonische ontwikkeling bevorderen van de economie waardoor een verbetering van de levensstandaard en nauwere betrekkingen tussen de lidstaten ontstaat.
Teneinde dat doel te bereiken werden enkele voorwaarden op schrift gezet. O.a.:

- a. Afschaffing tussen de lidstaten van de douanerechten.
- b. Invoering van een gemeenschappelijk douanetarief en handelspolitiek.
- c. Verwijdering tussen de lidstaten van hinderpalen voor het vrije verkeer van personen, diensten en kapitaal.
- d. Tot stand brengen van een gemeenschappelijk beleid voor de landbouw.
- e. Tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.
- f. Invoeren van een regime waardoor wordt gewaarborgd dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt niet wordt vervalst.

De voorwaarden onder e en f staan in hoofdstuk 4 van het Verdrag welke over het vervoer gaat, specifiek artikelen 75, 76 en 78.
De E.E.G. streeft naar een vrije markt. Wij als Nederlandse organisatie hebben altijd beweerd dat de toerbeurt bij uitstek de definitie van een vrije markt benaderd en beantwoord aan de bepalingen van 75, 76, en 78 van het Verdrag van Rome, n.l.: Iedereen kan inschrijven ongeacht de nationaliteit en elke verlader betaalt hetzelfde tarief (geen prijs) voor een geleverde prestatie.
Sinds haar oprichting heeft de E.E.G. dan ook geen enkele reden gezien om de toerbeurten af te schaffen integendeel in het voorstel wordt de toerbeurt met name genoemd als een prijs stabiliserend middel.

Februari 1986
STENCILS BINNENSCHIPPERS

Rotterdam, 6 februari 1988
Collega's
Wij hebben u opgeroepen naar deze vergadering te komen om met u de strategie door te spreken inzak Granaria.
Wat zijn de feiten:
Op 21 juni 1987 doet Granaria een aanvraag voor 16.000 ton eigen vervoer met bakje van ca. 600 ton.
Vier maanden overleg tussen bonden en verladers om dit onheil af te wenden levert geen positief resultaat op.
Op 21 september 1987 krijgt Granaria toestemming om te gaan varen. Binnenschippers komen massaal in verzet.
College van Beroep schort vervolgens de beslissing op en wijst hem terug naar de minister op 11 december 1987.
Op 21 januari 1988 besluit Smit-Kroes de beslissing uit te stellen tot minimaal 1 mei 1988.
Na 21 september zijn wij de inmiddels bekende aktie gestart tegen eigenvervoer en beurtvaart. Wij zijn naar Den Haag geweest en er is een "van der Doef-accoord". Alles met de intentie: Granaria mag niet varen. Na 21 januari zitten wij in een patstelling die de minister en de EVO willen laten voortduren tot minimaal 1 mei 1988. Wij zijn van mening dat wij ons niet in een patstelling moeten laten drukken. De huidige aktievorm die dankzij uw aller medewerking prakties volledig was heeft verladers op de feiten gedrukt over de reservefunctie van de schippers.
Onderkend moet worden dat de verladers die nu nog geen overeenkomst hebben getekend er erg veel geld voor over hebben omdat ook voorlopig nog niet te doen. Wij vinden dan ook dat de huidige aktievorm op dit moment geen voldoende resultaat meer oplevert.
Ons staat een geheel andere strategie voor ogen. Één plan dat steunt op drie pijlers.
1. Met onmiddellijke ingang de huidige selectieve boycot opschorten.
2. Mandaat verlenen aan onze voormannen tot een werkweigering van beperkte duur uit te voeren op de beurzen, naar keuze toe te passen. Mandaat is van kracht tot het moment van beslissing inzake Granaria.
3. Krijgt Granaria wederom toestemming om te varen dan verlaten alle partikuliere binnenschippers de zeehavens en komen pas terug als de zaak is geregeld. De schepen kiezen een ligplaats buiten het vaarwater. Er worden geen blokkades gelegd die het vaarwater afsluiten.
Dit plan stellen wij u voor. Het zal een ieder duidelijk zijn dat dit alleen gerealiseerd kan worden als hier een grote meerderheid vóór is. Het plan in tweeën kappen kan niet. Het is één strategie die een samenhangend geheel vormt. Wordt punt 2 of 3 afgewezen, dan blijft de selectieve boycot van kracht.
De binnenschippers

EEN ONGEWONE BRIEF

Onlangs ontving men op het belastingkantoor in Tilburg onderstaande brief:

Mijne heren,
Heden ontving ik het aangiftebiljet voor de inkomstenbelasting van het afgelopen jaar. Helaas moet ik u mededelen dat ik hieraan niet kan voldoen en wel om de volgende reden:

Sinds jaar en dag betaal ik reeds loonbelasting, inkomstenbelasting, onroerendgoedbelasting, personelebelasting, weeldebelasting, straatbelasting, rioolbelasting, alcoholaccijns, BTW, invoerrechten, gemeentelijke leges, overdrachtskosten enz.
Daarnaast wordt van mij regelmatig een brijdrage verlangd van: het leprafonds, het anjerfonds, het bedrijfsfonds, de vakvereniging, de kruisvereniging en natuurlijk Jantje Beton en de Vara speelgoedaktie.

Van mijn bescheiden loontje draag ik tevens bij aan de WW, AOW, WAO en nog veel meer weeën. Ook komt men regelmatig kollekteren voor: het rode kruis, het groene kruis, witte kruis en allerlei andere kruizen. Ik heb mij altijd zorgvuldig gehouden aan de wettelijke regeling inzake de grontwet, de vreemdelingenwet, de bedrijfspensioenwet, de ziektewet, de invaliditeitswet, en de werkeloosheidswet.

Door dit alles weet ik niet meer waar ik leef en of ik nog wel leef. Gedurende mijn hele leven ben ik behoed, bediend, begeleid, beoordeeld, behandeld, bekeurd, belast, beroofd, berecht, berispt, alsmede uitgekozen, uitgemolken, uitgebeend, uitgezonderd, uitgelood, uitgebuit, uitgemaakt, uitgescholden en uitgekafferd.

Het is nu zelfs zover gekomen, dat ik zoveel schulden heb, dat ik niet meer weet wiens eigendom ik ben. Mijn hele leven heb ik doorgebracht, met het invullen van formulieren. Ik heb ontelbare malen verklaard dat ik geboren ben. Ik heb meer dan honderd maal ingevuld dat ik getrouwd ben en wel met dezelfde vrouw. Maar dat wil men kennelijk niet geloven.

Al met al zie ik het niet zo zitten. Ik ben volledig uitgeput en zoals ik reeds in de aanhef van deze brief verklaarde, kan ik dat aangiftebiljet niet meer invullen. Ik hoop dat u begrip kunt opbrengen voor mijn situatie.

Sneeuw en ijs met Oud en Nieuw zijn mooi,
daarna hopen de schippers op snelle dooi.

Het is ons al verschillende malen opgevallen dat er bij de schippers een soort moeheid is opgetreden. Bij verschillende vergaderingen waarbij de mening van de schipper wordt gevraagd, zijn bijna geen schippers aanwezig. De initiatiefgroep heeft al verschillende vergaderingen gehouden en bij elke vergadering werd de opkomst groter. Dat er nu veel schippers aanwezig waren kan niet worden gezegd.
Verder zijn er op het K.S.C.C. bijna iedere week informatieavonden over actuele zaken. Bijv. de WIR-problematiek, huisvestingen op de loopplank, etc.

Op 23 april j.l. was er een openbare vergadering van Noord-Zuid.
Er is gesproken over de moeilijkheden met de lash-bakken. Wat moeten we daarmee? Een moeilijk probleem. Er gaan geruchten dat er al aanbiedingen zijn gedaan achter het bord om. Dat is ook een slechte zaak en voor ons onaanvaardbaar.
In de vergadering is er geen pasklare oplossing voor gevonden. Maar Noord-Zuid en de bonden geven het niet op. Het probleem staat ook op de agenda van het vervoerdersoverleg particuliere binnenvaart-vergadering die op 24 april wordt gehouden.
Hoe dat afloopt kunt u in de volgende Nieuwsbrief lezen.
Noord-Zuid deelde mee dat het fosfaat naar Angis uitgebreid wordt tot 500.000 ton. Dat is een positief bericht.
Helaas geeft het nog steeds moeilijkheden om het zout van Hengelo in het schip te houden. De A.S.V. blijft daar voor vechten dat spreekt voor zich.

We besluiten dit voorwoord met een oproep om als u een aantal dagen op de beurs loopt die vergaderingen te bezoeken die er dan plaatsvinden. Uw organisatie stelt uw mening op prijs, want we zijn tenslotte bezig om de positie van de binnenvaart te verbeteren. Iedere schipper heeft daar zijn eigen mening over en die willen we graag van u horen.
Bovendien is het ook belangrijk dat u zelf op de hoogte blijft van alles wat er afspeelt.
Wij blijven ons best doen voor de schippers, maar dat lukt alleen met uw hulp.

B. v.d. Berg

REDE, uitgesproken door dhr. A. Boere, voorzitter van de Algemeene Schippers Vereeniging tijdens de jaarvergadering 1987

Dames en heren,
Allereerst wil ik U van harte welkom heten op onze jaarvergadering. Voor degene die ik nog niet gezien heb dit jaar, wens ik alsnog een voorspoedig 1987 en wat belangrijker is een goede gezondheid.

Graag wil ik een aantal punten de revue laten passeren wat er het afgelopen jaar is gebeurd. Vorig jaar om deze tijd zaten wij midden in de discussie rondom de beleidsnota van de Commissie Binnenscheepvaart. Deze is ondanks alle problemen toch gereed gekomen en overhandigd aan de toenmalige staatssecretaris.
U zult zich afvragen wat er inmiddels met de beleidsnota is gebeurd. Dat vraagt het bestuur zich ook af, waarschijnlijk ligt er al een dikke laag stof op.
Na het opstellen van de beleidsnota heeft de Commissie Binnenscheepvaart het Zand en Grind probleem weer op de agenda geplaatst. Dhr. Roozemond, voorzitter van de Commissie Binnenscheepvaart, zag na onderling overleg dat de mogelijkheid aanwezig was om alle partijen op één lijn te krijgen. Helaas is het nooit tot uitspraken gekomen, want inmiddels is de Commissie opgeheven.
Eenzijdig weliswaar door de Minister van Verkeer en Waterstaat maar dat doet niets af van het feit dat de Commissie niet meer bestaat.

Verder is er dit jaar veel werk verricht in diverse andere commissies. O.a. de Bevrachtingscommissie waar de tarieven en voorwaarden zijn bijgesteld. De mensen die U daarin vertegenwoordigen hebben daar veel werk aan besteed om uw belangen te behartigen.
Ook in het W.B.R. en het W.B.A. is er het een en ander gebeurd. Zoals U weet wordt daar het ligplaatsenbeleid en bijv. de drinkwater voorziening voor de schippers besproken.
In Rotterdam wil men de waterboot minder laten varen i.v.m. de bezuinigingen van het drinkwaterbedrijf.
Men wil daarvoor in de plaats meer onbemande tappunten gaan maken. Geen gunstige ontwikkeling ons inziens.
Dan is weer samen met de andere organisaties een bietencampagne georganiseerd. Gevreesd moet worden dat volgend jaar de fabriek te Breda afziet van de binnenvaart. De A.S.V. heeft in het vooroverleg om een tariefsverhoging gevraagd maar de andere organisaties vonden dat het niet goed genoeg onderbouwd was en zagen daarom geen aanleiding om om een tariefsverhoging te vragen.

Dit jaar keken we ook met spanning uit naar de verkiezingen. Vol verwachting hoopten we op een nieuwe regering maar het draaide uit op een teleurstelling. Geen staatssecretaris meer op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en een Minister die aan haar tweede ambtstermijn begint en nog kouder en harder overkomt dan in haar eerste termijn. Zij lijkt nog minder binnenvaart gezind dan ooit. Dat is weer overduidelijk gebleken bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat. De binnenvaart is

weer eens de dupe van het wanbeleid. Enkele voorbeelden moeten wij hier noemen zoals sluiting Oesterdam en de sterke stroomsnelheden op het Rijn- Schelde kanaal.
Dat is onverantwoord bestuur waar nog bij komt dat zij voorstelt het verplichten van een vaarbewijs niet in te voeren. Hoe moet iemand die geen vaarbewijs heeft de moeilijkheden trotseren die de blunders van Rijkswaterstaat hem opleveren. Of is het een verkapte sloopmaatregel. Waar is de tijd dat zij ons in Den Haag als kamerlid gouden bergen beloofde?

We hebben het 40- jarig jubileum gevierd en even daarna de Dag en Nacht van de Binnenvaart. De A.S.V. was een belangrijke sponsor d.m.v. het beschikbaar stellen van Mevr. Panman als secretaris van de Stichting Promotie Binnenvaart, organisator van deze dag. Dit was voor haar een zware taak omdat zij daarnaast ook nog werk op de A.S.V. had. De A.S.V. heeft zelf ook op deze dag haar visitekaartje naar voren gebracht. Natuurlijk in de hoop dat we hiermee ongeorganiseerde schippers binnen onze vereniging zouden krijgen.
We moeten eerlijk zeggen dat het resultaat bedroevend mager is. De A.S.V. heeft veel leden die honkvast zijn en al vanaf de oprichting lid zijn. Voor deze leden breekt de tijd aan om te stoppen met varen en van een welverdiende rust te gaan genieten. Dat deze leden weggaan valt onder een natuurlijk verloop. Daar is niets aan te doen maar daar moet wel nieuwe aanwas van jonge schippers tegenover staan. En we kunnen het niet vaak genoeg zeggen er blijven te veel schippers aan de kant staan. Ook een zusterorganisatie heeft aan de weg getimmerd om nieuwe leden te winnen. Zij hebben dit geprobeerd door veel schippers enige documentatie toe te zenden. De documentatie is prima verzorgd maar toch willen wij een kanttekening maken. Het lijkt er op dat maar één organisatie de zaken waarneemt en dat is niet het geval. De meeste zaken zijn een product van gezamelijk overleg van de organisaties.

Zoals gebruikelijk komt ook het punt kantoor weer aan de orde. Het laatste half jaar stond het team onder grote druk. Het bestuur heeft toch gemeend om te blijven proberen team te draaien. Maar we moeten U er op wijzen dat in de naaste toekomst de bestuursleden het niet meer op kunnen brengen om hun schip tegen de kant te leggen. Het is niet niets als een bestuurslid zijn schip minstens een maand stil moet leggen. Dat vraagt enorme financiele offers en spanningen. Een schrille tegenstelling als je dan schippers hebt die ongeorganiseerd zijn en het te veel vinden om f 500,-- contributie te betalen.
Daarom zou het bestuur graag over deze problematiek met U van gedachten wisselen. Want ondanks de grote inzet van het bestuur komt de A.S.V. niet goed genoeg over naar buiten toe.

Dan is er nog de koepel. Een opzet hiervoor is op onze jubileum vergadering gelanceerd. Hoe ver zijn wij daarmee gevorderd? We vinden weinig respons. De O.N.S. wijst het af en wil er zelfs niet vrijblijvend van gedachten over wisselen. Wij hadden verwacht dat men het in hun jaarvergadering aan de leden zou voorleggen. Wanneer de leden van de O.N.S. het plan hadden afgewezen hadden wij daar begrip voor op kunnen brengen. Nu is het niet verder gekomen dan de bestuurstafel.
Eén organisatie is er die er wel over wil praten en dat is de St. Nicolaas bond. We komen in de vergadering nog op dit onderwerp terug.

Dan zijn er nog een aantal zaken zoals de internaten. De internaten zijn van het Min. van Onderwijs en Wetenschappen overgegaan naar het Min. van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur. Wat de consequenties van deze gang van zaken zal zijn is ons nog niet bekend.

We horen de laatste tijd dat het weer goed gaat met de binnenvaart. Wij hebben daar toch onze twijfels over. Denk maar eens aan de lange wachttijden op de geordende markten, de te lage vrachten op de vrije markt. Men heeft daar nog slechts een redelijk inkomen door een hoge omloopsnelheid, maar dat gaat weer ten koste van het sociale leven.
Nog niet zo lang geleden zei men, dat de schippers te veel hooi op hun vork hadden genomen, over investeerden, maar nu de economie weer aantrekt moeten we niet te optimistisch worden.
Men gaat aan een belangrijk punt voorbij in de binnenvaart. We hebben op dit ogenblik een goede gemoderniseerde vloot. Maar als je vraagt naar nieuwbouw beneden de 1000 ton dan zegt iedereen dat gebeurt niet meer want dat is niet rendabel.
Dat is een trieste zaak.

Want als we alleen schepen nieuw bouwen van boven de 1000 ton zijn we bezig de dienstverlening van de binnenvaart te beperken. Ook de kleine schepen hebben een essentiele betekenis voor met name de kleine verladers.
Ik wil U voorts er op wijzen dat de huidige sloopregeling reeds zijn negatieve effecten scoort. Zelfs wanneer slechts de helft van de tonnage, welke gesloopt wordt, weer nieuw gebouwd wordt betekend dat een vergroting van de capaciteit.
Wij blijven er dan ook tegen dat de schipper moet gaan betalen als er geen Europees capaciteitsbeleid komt.

Graag wil ik nu besluiten en overgaan tot de agenda van deze vergadering. Maar dan zou ik een aantal mensen tekort doen. U zult misschien weten dat Mevr. Panman al geruime tijd ziek is.

Door extra inspanning van diverse bestuursleden en door grote inzet van onze jongste medewerkster Gea Gankema zijn we er in geslaagd om het werk wat gedaan moet worden op te vangen.
U zult begrijpen dat als Mevr. Panman nog veel langer ziek blijft er een vervangende oplossing moet worden gevonden. Maar we hopen dat ze weer gauw in ons midden is.
Ik dank U voor uw aandacht en hoop dat we een goede en plezierige vergadering zullen hebben.

Contact met de leden

Toen op 21 september van het vorig jaar de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer, district West, aan Granaria een inschrijving tot oneigenlijk eigen vervoer verleende, sprak een al wat oudere schipper de profetische woorden: "Dit is oorlog, dit is bloed aan de paal!" Iedereen tot ver buiten de kring van de binnenscheepvaart weet nu dat het geen zotteklap was. Het is oorlog en er zijn gewonden gevallen. Er is bloed gevloeid. En van een minister, waarvan verwacht mocht worden dat ze deze escalatie kon zien aankomen – regeren is immers vooruit zien? – gaat een beleid uit dat alle gezond verstand te boven gaat.
Wie is deze vrouw die het niet schijnt te raken dat een hele bevolkingsgroep totaal ontwricht raakt? Die gedreven door geldingsdrang een groot deel van het economische leven overhoop gooit?
Zij heeft bewust voor de chaos gekozen. Het kan niet zijn dat de vele tekenen die er op wezen dat er door haar beslissing dramatische dingen zouden gebeuren haar ontgaan zijn. Het waren niet alleen de schippers, maar ook vele anderen, waaronder haar eigen ambtenaren die er op gewezen hebben dat haar manipulaties tot de huidige ellende moest leiden.
Toch nam ze de meest idiote beslissing die maar denkbaar was. Een dergelijk staaltje vriendschapspolitiek zal in Nederland toch maar zelden vertoond zijn.
Een minister zegt tegen iemand: "Jij mag iets gaan doen wat tegen alle recht en redelijkheid, ja zelfs tegen de wet indruist, maar alleen jij mag dat, aan een ander sta ik dat niet meer toe".
Is dat regeren? Is dat beleid? Wanneer de regering aan meneer A een privelege geeft, en dit aan meneer B onthoudt – en dat kan alleen op wettelijke gronden – is het bewijs van wetsverkrachting dan niet duidelijk geleverd?
En hoe is het in godesnaam mogelijk dat een en de zelfde persoon, die de mond vol heeft over overcapaciteit in de binnenvaart, die een sloopregeling verheerlijkt, die ooit heeft durven beweren dat de schippers haar na aan het hart liggen op een dergelijke wijze meehelpt aan de ondergang van die zelfde schippers?
Want het is een valse voorstelling van zaken om te beweren dat Granaria "slechts" 6% aan de beurs zal onttrekken. Ten eerste kunnen we in de huidige omstandigheden nog niet 1% van het ladingaanbod missen, ten tweede hebben de bakken die geen wachttijd kennen, een enorme omloopsnelheid en ten derde zullen andere verladers alles in het werk stellen om de oneerlijke concurrentie te lijf te gaan. Van afbouw van relatie- en zg. eigenvervoer zal geen sprake meer zijn, wel van een enorme toename. Onze ogen zijn nu gericht op de uitslag van het beroep wat we gedaan hebben op het College van Beroep voor het Bedrijfsleven.
Laten we hopen dat we in een volgende Nieuwsbrief een goede boodschap hebben.
Het gaat om ons bestaan als Binnenschipper.

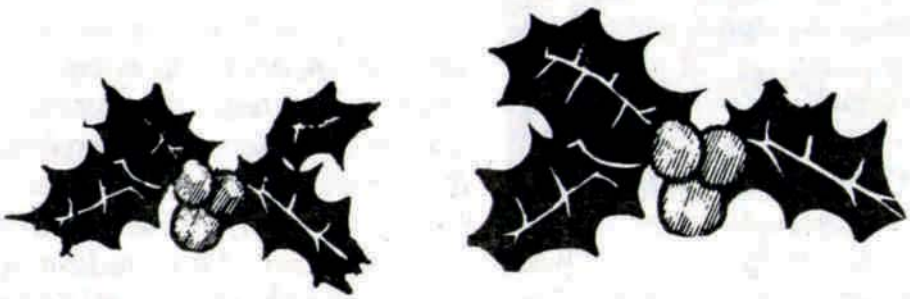
Contact met de leden

Waarom gaan de jaren, als je jong bent, zo vlug, zong Willeke Albert eens. Ik geloof echter, dat de jaren nog veel harder gaan als je tot de ouderen behoort. Het zal andere mensen op rijpere leeftijd ook dikwijls genoeg overkomen dat je bij het ophalen van vroegere gebeurtenissen verbijsterd uitroept: "Hè, is dat al weer dertig jaar geleden?" Ja, zo razendsnel gaat dat. Het is net of het lawaai van de oudejaarsviering nog in je oren nadreunt, als de eerste knallen van de volgende jaarwisseling de – betrekkelijke – stilte alweer aan stukken rijten.
Of we willen of niet, 1989 zit er nagenoeg op. En natuurlijk krijgen we weer de nijging om even achterom te kijken wat er allemaal gebeurd is in het afgelopen jaar.
Ik wou dat dit keer eigenlijk eens niet doen.
In feite is er ook niet zo verschrikkelijk veel gebeurd in de afgelopen twaalf maanden. Het jaar was minder turbulent als de twee jaren die er aan vooraf gingen.
Het suddert allemaal een beetje. We hebben de problemen van '88 meegenomen naar dit jaar '89. Echte oplossingen hebben we tot nu toe niet gevonden.
We nemen alles weer gewoon mee 1990 in.
De oneigenlijke beurtvaart, het oneerlijke eigen vervoer, te lange wachttijden op de schippersbeurzen, de aanhoudende aanvallen op de toerbeurtstelsels, (lees het maar in deze zelfde Nieuwsbrief) en nog zo het een en ander.
Toch.... gaan we met enig optimisme de drempel over.
En dan bedoel ik niet de aderlating die Europese sloopregeling heet.
Nee, er zij gelukkig positievere vooruitzichten. Het begint er op te lijken dat Nederland de binnenvaart gaat herondekken. Hopelijk is het nog niet te laat.
In tegenstelling tot de rampzalige ontwikkelingen in Frankrijk hebben wij nog een redelijk tot goed waterwegennet en een in prima conditie verkerende vloot.
Daar horen ook de oudere schepen bij, waar nog al eens smalend over gedaan wordt.
Veel van die oudgediende – soms zeventig en meer jaren oud – zijn wel voorzien van alle moderne hulpstukken als jeugdige motoren, boegschroeven, alle vereiste navigatiemiddelen tot radar aan toe. Het bedrijfsleven kan er mee uit de voeten.
Ze moeten alleen nog even het zand uit hun ogen wrijven om het voordeel van vervoer over water te zien. Daar zijn ze nu gelukkig voorzichtig mee begonnen. Men kan natuurlijk stellen dat de vrachtauto veel sneller kan vervoeren dan een schip, alleen het uur dat die vrachtwagen in de file staat aan te schuiven, brengt het binnenschip weer een kilometer of vijftien dichter bij z'n bestemming. Geef ons de lading, wij hebben de ruimte, zou een nieuwe slogan voor de binnenvaart kunnen luiden.
Natuurlijk moeten we daar zelf wel met alle kracht aan meewerken.

Met het nieuwe jaar gaat de B.V.B. van start.
De promotie-campagne die door alle organisaties op scheepvaartgebied gesteund wordt. Zo'n eenheid is uniek in Nederland. Daar kunnen zelfs de spoorwegen en het wegvervoer niet tegen op.
Daar kan ook niemand omheen. De binnenscheepvaart moet een begrip worden in Nederland en omstreken. Niet langer dat wat geromantiseerde beeld van een gesloten ge-

meenschap die met klompen aan aardappels uit een pannetje prikt dat op een oliestelletje staat te sudderen.
Onzin zegt u? Dat beeld bestaat al lang niet meer?
Het is nog niet zo lang geleden dat deze beelden op de televisie vertoond werden. Wij hebben het zelf vanuit onze driezitsbank op onze kleurentelevisie gezien. Het binnenschip moet net zo'n vertrouwd beeld worden als de vrachtwagen. Met dat verschil dat de automobilist er niet achter hoeft te staan in de file en geen kwalijke uitlaatgassen hoeft in te ademen als ie wegens het warme weer het zijraampje van z'n auto open zet.

Er wordt vaak beweerd dat de – vooral particuliere binnenvaart – in veel gevallen te duur is en te weinig flexibel.
Ook daar kan binnen het B.V.B. over gepraat worden. Want dat is het bijzondere in de binnenscheepvaart. Verladers en bedrijfsleven hebben inspraak in de vrachtprijzen.
Noem mij een bedrijfstak waar de klant mag meebeslissen over wat ie voor de aan haar geleverde diensten moet betalen. Als de horeca berekent dat een diner van vijf gangen niet meer voor 25 gulden geserveerd kan worden, maakt men er dertig van.
De hongerige klant zegt hooguit "oei" en schuift aan. Hij rent beslist niet naar de gerant om te protesteren.
Bij ons zijn zulke zaken bespreekbaar.
Dat houdt natuurlijk niet in dat we voor afbraakprijzen willen varen en we hebben een hekel aan strijkstokken waar vooral in de vrije markt nogal eens wat aan blijft kleven.
We willen graag een redelijk bestaan, wat ons in staat stelt niet alleen maar te eten, doch ook ons materieel in goede conditie te houden wat de klant slechts ten goede komt.
Dat is mogelijk zonder (vracht)prijsverhogingen, maar dan moet het verladend bedrijfsleven wel meer vertrouwen schenken aan de binnenvaart, waardoor het ladingaanbod toeneemt.
Daar is goede hoop op in het komende jaar.
Hieruit put het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging de moed u allen heel plezierige Kerstdagen toe te wensen en een zeer voorspoedig Nieuwjaar.



Sloop en oud voor nieuw regeling aangenomen

De Raad van Ministers van Transport van de EG heeft op 14 maart j.l. de verordening voor een sloop en oud voor nieuw regeling voor de binnenscheepvaart goedgekeurd.

Reeds op 1 mei 1989 wordt de oud voor nieuw regeling van kracht.
Per 1 januari 1990 kan men zich aanmelden voor de sloopaktie.

Het was een spannende dag in Brussel en lange tijd leek het erop, dat de zaak niet rond kon komen. Tegen de avond bereikte men evenwel toch overeenstemming. De Ministers van Nederland en België maakten een voorbehoud omdat zij het fiat van hun kollega's van andere ministeries nog niet hadden voor de grote bedragen die voorgefinancierd moeten worden.

Inhoudelijk zal de regeling er ongeveer zo gaan uitzien.
Zo zullen de Lid-Staten voor de kleinere schepen een afwijkende regeling kunnen treffen als deze kategorie in sociaal-ekonomisch opzicht in een wat moeilijker positie zit dan de rest van de vloot. De Europese Commissie moet die regeling dan wel goedkeuren. Doet zij dat niet dan vallen automatisch ook de kleinere schepen onder de Europese regeling.

Frankrijk heeft al aangekondigd van deze mogelijkheid gebruik te zullen maken. Men meent daar dat tenminste 25% van de spitsenvloot verdwijnen moet, maar dan zal de termijn voor aanmelding voor sloop ook langer moeten zijn dan in de Europese regeling is voorzien. Wat België zal doen is minder duidelijk, maar de verordening geeft keuzemogelijkheden.

Alle schepen met een certifikaat en/of vergunning die tenminste 1 reis in het afgelopen jaar hebben gedaan, kunnen in principe in aanmerking komen voor een sloopuitkering. Schepen die geen certifikaat of vergunning hebben, moeten tenminste 10 reizen hebben gedaan.

De oud voor nieuw regeling waar de hele aktie in feite mee staat of valt, geldt voor 5 jaar. Daarna moet de Raad opnieuw beslissen of de regeling van kracht blijft of niet.

De eerste 3 jaar zal voor elke toe te voegen ton scheepsruimte ook een ton gelijkwaardige scheepsruimte gesloopt moeten worden zonder dat men daar natuurlijk een sloop-premie voor ontvangt. Men kan ook de vastgestelde slooppremie voor een gelijksoortig schip in het sloopfonds storten.

Na deze 3 jaar kan de Commissie na het bedrijfsleven gehoord te hebben, besluiten om de sloopverplichting bij toevoeging van scheepsruimte hoger of lager te stellen.

Het zal u duidelijk zijn dat de ongewisheid met betrekking tot de duur van de oud voor nieuw verplichting de zwakke plek vormt.
Stel dat de Raad na 5 jaar de regeling niet verlengt, dan is een nieuwbouwgolf niet denkbeeldig. Wij moeten dan echter nog wel 5 jaar onze schuld afbetalen, terwijl de overkapasiteit weer toeneemt.
Het was in 1976 toen wij als partikuliere binnenvaart in de Commissie Binnenscheepvaart duidelijk stelden, dat een nationale sloopregeling zonder oud voor nieuw regeling geen enkele zin heeft. Dertien jaar en twee sloopregelingen later heeft ons appèl aan het gezonde verstand sukses. De omvang van de vloot is globaal te beïnvloeden doordat iedereen die scheepsruimte wil toevoegen over de drempel van de oud voor nieuw heen moet.

Die drempel is niet zo hoog als we wilden en is zeker niet zo stevig als wij voor noodzakelijk houden, maar het begin is er.
Organisaties, ambtenaren, politici en staatslieden in vijf binnenvaartlanden en in Brussel zijn overtuigd geraakt van de noodzaak. Het was kantje boord, maar de klus lijkt geklaard. Meer evenwicht in vraag en aanbod moet een beter rendement tot gevolg hebben. Dat zal in de eerstkomende vijf jaar blijken.

Tot slot nog dit.
Dit enorme karwei van praten, overtuigen, manoeuvreren en doorduwen was nooit rond gekomen zonder de enorme inzet van enkele mensen die op verschillende niveau's aan het werk waren.
Dit werk en deze inzet van bijvoorbeeld nationale en Europese ambtenaren onttrekt zich veelal aan de waarneming. Zij traden niet op de voorgrond, maar wat zij binnenkamers deden was uiterst belangrijk voor het tot standkomen van met name de oud voor nieuw regeling.

Red.

Foto’s Dennis van Wingerden

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.