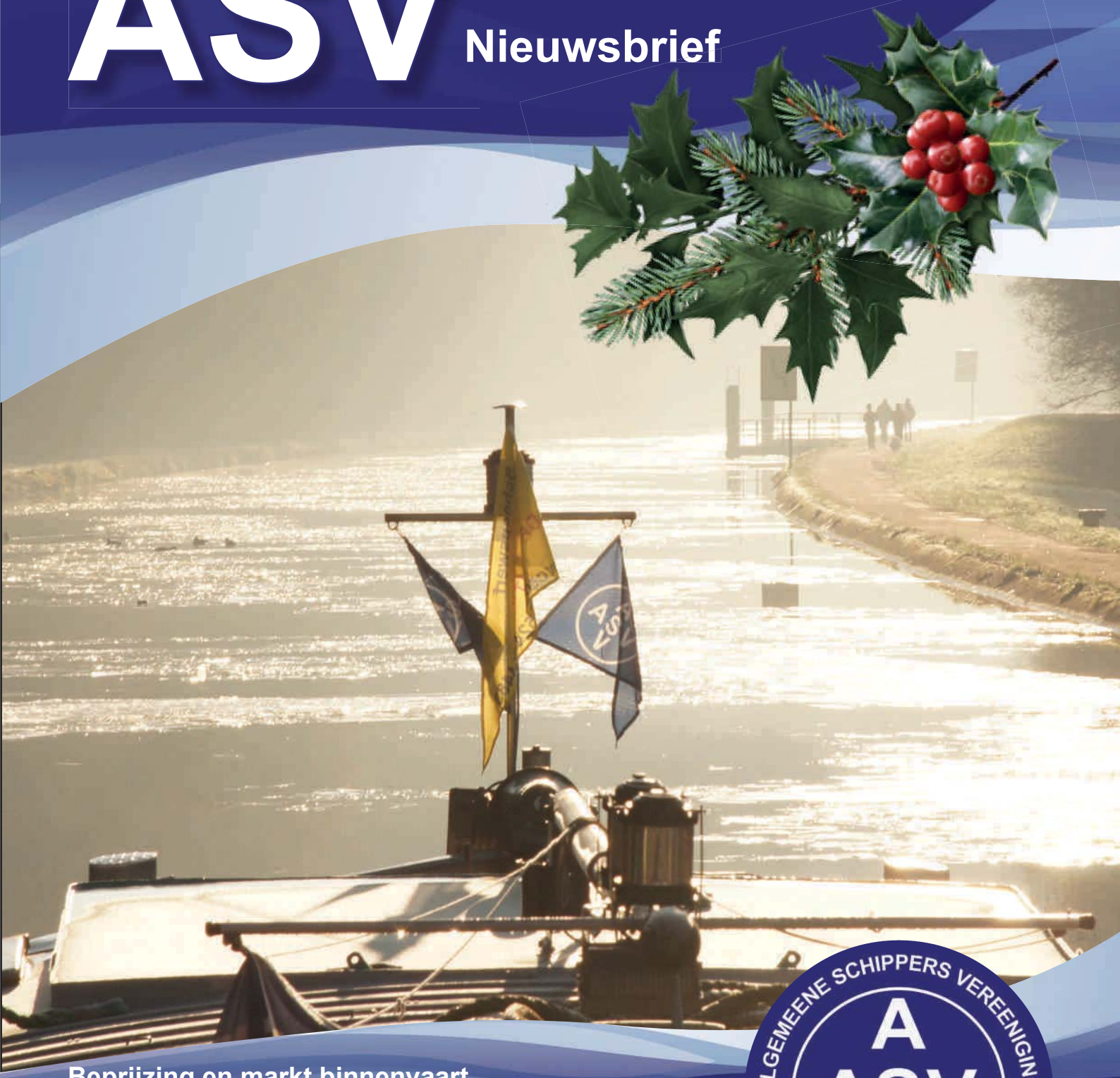
# ASV Nieuwsbrief

December 2016



**Beprijzing en markt binnenvaart**
**Nautisch**
**Politiek**
**ASV Nieuwjaarsborrel!**
*Blijf op de hoogte!*

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

## Prettige Feestdagen

# ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

## COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

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

# INHOUD


**Voorwoord**
4 Tijd van komen en gaan

**Beprijzing en markt binnenvaart**
5 Rondetafelgesprek Tweede Kamer Beprijzing en Markt Binnenvaart
9 ASV Markt en Beprijzing Binnenvaart
10 SWOT analyse particuliere binnenvaart (sterkte/zwakte/kansen/bedreigingen)
11 Mededingingsrecht van de Zwakste
12 Hoe reageert de markt op een groen schip?

**In herinnering**
14 Afscheid van Pieter Buining

**IL&T**
16 AIS en CvO
17 Evaluatie Boetecatalogus

**Huisvuil**
18 ASV weer aan tafel in overleg scheepsafval
18 ASV weigert zich te conformeren aan voorwaarden huisvuiloverleg

**CCR**
21 Opmerkingen ASV naar aanleiding van het OTNB
26 Reactie ASV aangaande het onderwerp geluidseisen

**Nautisch**
28 Alweer inkrimping schuttijden voor de binnenvaart
28 Onbemand varen
29 Sluis Waalwijk
30 Mogelijke stremming sluis II Tilburg
31 Beekse brug
31 Op afstand bedienbare bruggen en sluizen
32 Haven van Amsterdam stelt voortaan de klant centraal
33 Verslag WBA 14 juni 2016
33 Verslag WBA 25 oktober 2016

**Politiek**
34 Persbericht begrotingsvoorstellen 2017
35 Bijlage ASV begrotingsvoorstellen
37 Verboden te betreden
38 Vragen SP over wachttijden sluis Terneuzen

40 Speciaal voor David

**Overige**
41 Leren van fouten

**Flitslampjes**
42 Ontploffende zwemvesten
42 Ledverlichting
43 Pasje Rijnpatent
43 Kosten aanleg kanaal Seine Noord hoger dan gedacht
43 Onduidelijkheid rond gezondheidsverklaringen

**Uitnodoging nieuwjaarsborrel 2017**
44 Waar is het feestje?


ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

# Voorwoord

## Een tijd van komen en gaan.

Ik heb de eer gekregen om een voorwoord te schrijven, net als toen wij lid werden van de ASV in 2012. Hierbij werd ik gelijk voor de leeuwen gegooid. Tja, we waren voor het eerst lid van een binnenvaart organisatie geworden. We hadden een nare nasmaak over gehouden na de acties van 1986 en1993. Gaandeweg werden we wijzer en ik heb heel veel geleerd in de tijd dat we lid waren van de PTC. Ik heb daarbij van de 10 jaar, 8 jaar in het bestuur gezeten. Buiten het opbouwen van het samenwerkingsverband heb ik mij daar vooral ingezet voor het kleine schip. Maar desondanks zagen we de prijzen zakken, een slechte zaak er was zoveel concurrentie. Dat is overigens nog steeds zo en het is telkens weer tenderen voor prijzen.

Zoals ik al schreef zijn we in 2012 dus lid geworden van de ASV. Waarom? Ik volgde al geruime tijd via de nieuwsbrief de gang van zaken van de ASV. Nu schreef ik destijds ook al vaak mijn ongezouten mening op de Schuttevaer site. Nadat ik lid geworden was verwonderde ik mij over de inzet en de hartelijkheid en de sfeer binnen de ASV. Ik werd ook direct denktanker, want ik wilde niet langs de kant zitten. Wegens tijdgebrek kan ik niet veel meer doen, dan mijn mening laten horen binnen de denktank. Een fenomeen wat goed werkt vooral bij varende schippers, waar de denktank uit bestaat. Maar desalniettemin hebben we eigenlijk nog meer menskracht nodig. Gezien de economische en sociale situatie in binnenvaartland blijft het ten slotte meer dan ooit noodzakelijk, dat we overal de mening van de leden laten horen. Daarnaast vinden de overheid en CCR nog steeds onzinnige regels uit, waarvan nut en noodzaak nog niet bewezen is.

Maar nu staan we wederom weer voor een nieuw tijdperk onze “stuurmanskunst” is verkocht en stoppen we na 33 jaar met varen. Onze tijd van gaan is gekomen en we gaan de volgende fase als donateur in voor de ASV. Ongetwijfeld stel ik me dan ook wel weer beschikbaar voor hand en span diensten, want in die korte tijd dat we bij de ASV zitten lijkt het werk wat verzet moet worden wel verdrievoudigd door allerlei omstandigheden. En dat valt best wel moeilijk te combineren met varen. Gelukkig groeit de ASV gestaag, dat motiveert het bestuur en de denktank. Het is een teken dat we op de goede weg zitten. En met de verkoop van ons schip bewijzen wij, dat er nog een toekomst is voor de kleinere binnenvaart. En hiermee wil ik dit voorwoord afsluiten en u als ASV lid fijne feestdagen wensen en een voorspoedig nieuwjaar.

Graag zien we u ook 7 januari op de nieuwjaar borrel.

Behouden vaart.
Piet Bennik

Foto: Astrid van Opstal

## Rondetafelgesprek Tweede Kamer Beprijzing en Markt Binnenvaart

Inleiding

Het is er dan toch van gekomen: de ASV heeft de situatie in de binnenvaart op de agenda weten te krijgen!
Ook zonder 6 miljoen die de ESO en EBU zichzelf toe-eigenen, weten wij het voor elkaar te krijgen dat er nu eens eindelijk gesproken wordt over de situatie in de binnenvaart met als mogelijkheid: het invoeren van een veilingsysteem “AGORA”

Op 11 oktober ontving ik, in de functie van voorzitter van de ASV, een uitnodiging van de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer der Staten-Generaal om op woensdag 30 november deel te nemen aan een rondetafelgesprek over de Beprijzing en Markt Binnenvaart.

Het rondetafelgesprek:
Het rondetafelgesprek heeft natuurlijk een oorzaak en een doel en die korte uiteenzetting daarvan noemt men een “scope”. Die scope staat verderop in dit schrijven beschreven. De bezetting vanuit de politiek was goed: CDA, SP, VVD, PvdA en D66 waren aanwezig, hadden zich in de materie verdiept, luisterden aandachtig en stelden vragen. Maar echt diep konden we helaas niet ingaan op tal van aspecten. Toch is er een aanzet gegeven om de zaken werkelijk ter discussie te stellen.

Het gesprek (wat overigens niet echt een gesprek was, want de genodigden mochten geen vragen aan elkaar stellen of zelf ergens zomaar op reageren) was ingedeeld in 3 blokken en de ASV heeft deelgenomen aan het tweede blok.

De procedure tijdens ieder blok van het rondetafelgesprek was als volgt:
Iedere genodigde krijgt de gelegenheid tot het afleggen van een verklaring c.q. het geven van een mondelinge toelichting van hooguit twee minuten.
Vervolgens krijgen de deelnemende Kamerleden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu de gelegenheid om de genodigden vragen te stellen.
Daarna worden deze vragen door de genodigden beantwoord en kan een nadere gedachtewisseling plaatsvinden.

De bijeenkomst was openbaar en gelukkig was er ook redelijk wat belangstelling in de zaal. Van de ASV waren Esther en Gerberdien aanwezig, anderen van de denktank hebben het hele gesprek of een deel ervan kunnen volgen via internet, een hele steun voor de woordvoerder van de ASV.

Positionpaper.
Voorafgaande aan dit rondetafelgesprek was er de mogelijkheid tot het indienen van een “positionpaper” Daarvan heeft de ASV gebruik gemaakt (verderop in de nieuwsbrief is die gepubliceerd), waarbij de commissieleden ook het rapport is toegestuurd waar het AGORA op gebaseerd is en een presentatie zodat men kort en krachtig kon zien waar ons idee vandaan kwam en wat de bedoeling is.

Scope en programma van het rondetafelgesprek Beprijzing en Markt Binnenvaart
Datum: woensdag 30 november 2016
Tijd: 16.00 – 18.45 uur
Locatie: Tweede Kamer

Scope
De leden Jacobi (PvdA) en Smaling (SP) hebben de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu voorgesteld een rondetafelgesprek te organiseren over beprijzing en markt in de binnenvaart. Ondanks een aantal onderzoeken hiernaar lijkt de situatie voor de schippers in de praktijk nauwelijks verbeterd. Door vanuit verschillende invalshoeken inzicht te krijgen in de problemen en de daarbij horende oplossingen hopen de initiatiefnemers aanknopingspunten voor nieuw beleid te vinden, om de prijzen in de binnenvaart naar een meer reëel niveau te krijgen. Dit biedt uiteindelijk ook kansen: door reële prijzen zal de binnenvaart eerder over kunnen gaan tot investeringen waarbij de sector (nog) groener kan opereren en waardoor de bijdrage van deze sector aan het verminderen van files groter kan worden.

**Blok 1: Prijsvorming in de binnenvaart** (16.00-16.30 uur) betrof een gedachtewisseling over “mag men een veilingsysteem aan de sector opleggen?”.

De ACM (Autoriteit Consument en Markt) stelde vast dat er op zich geen bezwaren aan een veilingsysteem hoeven te kleven zolang er sprake blijft van marktwerking.

Van Dam & Kruidenier Advocaten
De heer Bienfait, van Van Dam & Kruidenier Advocaten stelde: “Het is de vraag of de binnenvaart vanwege de kenmerkende onbalans in vraag en aanbod zonder marktregularisatie kan”.

De heer Bienfait vermeldde het recente initiatief van onze onderburen: De Belgische Wet over de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart. Deze wet voorziet in een verbod op het vervoeren en/of opslaan van goederen tegen dumpprijzen.

Hij wees op het feit dat de EU Commissie op 18 juni 2015 een inbreukprocedure5 is gestart tegen de Belgische regering, vanwege mogelijke strijd met de Richtlijn 96/75EG.

Verder refereerde de spreker namens Van Dam & Kruidenier Advocaten aan het feit dat de Belgische Wet op de Rivierbevrachting een verbod hanteert op het berekenen van meer dan 10% commissie door een tussenpersoon, die naar Belgische definitie een ‘bevrachter’ is. De vraag of dit verbod in strijd is met de Richtlijn 96/75, is zeer onlangs, op 12 oktober 2016, door het Hof van Justitie EU in de Mathys/DGA zaak7 ontkennend beantwoord.

Dat betekent dus dat er een mogelijkheid is voor Nederland om scherpere regels te stellen rond de werking van “de vrije markt”

De heer Quispel mede-auteur studie “Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart”

Echter, de heer Quispel, deskundige marktwerking binnenvaart(mede auteur studie “Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart” onderwerp: algemeen kader rondom prijsvorming in de binnenvaart) bleef maar herhalen dat samenwerkingsverbanden de oplossing zouden zijn. Bewijzen daarvan heeft hij niet gegeven, overigens.

**Blok 2: Prijsvorming in de binnenvaart** (16.30-17.30 uur)

De schippers: de ASV
Tijdens dit blok mocht de ASV als inbrenger van het AGORA verhaal de spits afbijten en ik heb geprobeerd zoveel mogelijk binnen 2 minuten naar voren te brengen waaruit moet blijken dat de vrije markt in de binnenvaart niet werkt en de politici zelf een verantwoordelijkheid hebben als men wil dat vervoer de maatschappij zo min mogelijk belast; dan moet je ervoor betalen.

En natuurlijk is samenwerking een goed ding. Maar wij willen graag nog iets verder gaan. Wij willen niet het samenwerken als doel zien maar als een middel om een doel te bereiken. Want waar willen we met die samenwerking naartoe? Schippers hebben al eeuwenlang de les geleerd dat we moeten samenwerken om te overleven. Vandaar uit zijn de schippersbeurzen ontstaan. Die samenwerking was erop gericht dat de schippers een min of meer gelijk speelveld zouden hebben in de markt. Die samenwerking was erop gericht dat er niet beneden kostprijs vervoerd zou worden, nodeloos leegvaren beperkt werd en dat er betaald zou worden voor de broodnodige reservecapaciteit. In ieder geval is er nu geen stabiliteit in deze markt. En een zekere stabiliteit is nodig om een bedrijf te kunnen voeren. Om enorme risico’s te nemen, want de investeringen zijn ontzettend hoog concluderen diverse rapporten. Die stabiliteit zou beter gewaarborgd kunnen worden als er een systeem zou zijn wat tenminste de markt transparanter maakt. Dat is in ieder geval onze opvatting, en niet alleen die van de ASV.

Want we kunnen allemaal blijven roepen dat “de markt zijn werk moet doen” maar ik heb erop gewezen dat het feit dat er al in het Verdrag van Rome beschreven stond dat de binnenvaartsector gewoon niet KAN functioneren in een volledig vrije markt niet geheel uit de lucht gegrepen was. Er is geen natuurlijk herstelmechanisme. Schepen zinken niet opeens af als er even te weinig werk is, en ze groeien ook niet plotseling aan als er meer werk is. Wat er wel gebeurt is dat de kleinste spelers verdwijnen en die worden dan vervangen door vrachtwagens, want grote schepen kunnen niet varen in de haarvaten van de Nederlandse vaarwegen. Dat is verdrietig wat niet meer goed komt. Ondertussen varen de grotere nieuwbouwschepen rond en dat ziet er mooi uit, we zien de politici regelmatig op foto’s aan boord van zo’n mooi schip. Maar, heb ik gevraagd, heeft u ook de jaarcijfers gezien? Nog steeds staan veel schepen “onder water”, ook de diverse rapporten van de ING en de RABO bank blijven het zeggen: deze sector herstelt niet of in ieder geval niet voldoende. Dus moeten we wel concluderen: “de markt doet zijn werk NIET”.

Er moet nagedacht worden over wat de politiek met vervoer wil, in dit geval goederenvervoer. Want als we vervoer nodig hebben moet het ook kunnen bestaan, moeten wij kunnen bestaan. En we moeten niet alleen kunnen bestaan, we moeten ook nog zo kunnen vervoeren dat het deze maatschappij het minst belast. En hoewel de binnenvaart een vervoermiddel is die onze maatschappij het minst belast, zouden ook wij willen dat de schepen nog schoner, nog zuiniger, nog veiliger worden. Maar dat kan alleen als er een moge-

lijkheid is tot investeren.

De binnenvaart moet een gezonde bedrijfstak worden. En vanwege dat alles en vanwege het feit dat de ASV een sociaal-economische organisatie is die streeft naar een sociaal-economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart, daarom heeft de ASV de handschoen opgepakt. Eerst door een symposium te organiseren over marktwerking waar iedereen voor was uitgenodigd en nu door het voorstel in te dienen van een veilingsysteem. Omdat wij vinden dat we niet langs de zijlijn kunnen blijven staan toekijken hoe deze sector langzaam maar zeker kapot gaat. Daarom is de ASV zo positief over deze stap, de zaken lijken in ieder geval bespreekbaar. Bespreekbaar willen we maken hoe de binnenvaart een toekomst krijgt. Of niet….

De samenwerkingsverbanden:
De heer Meeusen, NPRC (Directeur NPRC) was afwezig, zijn plaats werd ingenomen door de heer Seine (PTC) die vertelde dat zijn cooperatie ervoor zorgde dat er rust in de markt kwam. Verder werd er door hem vooral gesproken over andere manieren om voor schoner vervoer te zorgen (waterstof en dergelijke). Hij bleef consequent het voorgestelde veilingsysteem een tendersysteem noemen wat alleen maar tot nog lagere prijzen zou leiden. Helaas was er geen mogelijkheid daarop te reageren.

Wat vinden de bevrachters?
De heer Van Dijk, VSLB(voorzitter VSLB, organisatie van bevrachtingskantoren) heeft zich redelijk neutraal opgesteld in dit hele verhaal. In het “position paper” van de VSLB kunnen we lezen dat er binnen de binnenvaart een zeker “overcapaciteit” zit die men eigenlijk als “ reserve capaciteit waterstand” zou moeten benoemen. Deze omstandigheden hebben, volgens de VSLB een grote invloed op de actuele tariefstelling van het vrachtcijfer. Ook stelt men dat onbalans tussen “vraag en aanbod “en omgekeerd tussen “aanbod en vraag” bij tijd en wijle dan ook duidelijk voelbaar zijn in de markt.

Een zekere stabiliteit in de marktomstandigheden is derhalve een wensgedachte, volgens de VSLB.

Conclusie: de VSLB staat wat afwachtend maar zeker niet geheel vijandig tegenover ons voorstel van een veiling voor de spotmarkt. In ieder geval is dat niet als zodanig gepresenteerd.

De verladers de EVO:
De EVO schitterde door afwezigheid en de politici aan de sprekers vroegen wat wij dachten over hoe de EVO ergens over zou denken.
Men zou denken dat de afwezigheid van de EVO op zich al genoeg zegt bij de politici over hoe men tegenover de binnenvaart staat. Niet belangrijk genoeg om ervoor te zorgen dat men een goede vertegenwoordiger aanwezig heeft en zelfs geen positionpaper ingediend!

DE CBRB en de EBU
De heer Kasteel vertegenwoordigde de CBRB en de EBU (Europese Binnenvaart Unie). Zijn pleidooi was er vooral op gericht dat er geen ingrijpen van de overheid mocht plaatsvinden en de markt “zijn werk moest doen”. Sterker, de binnenvaartmarkt zou niet anders werken dan andere markten.
Volgens de heer kasteel hechten CBRB leden aan vrije marktwerking, zeker indien het prijsvorming betreft.

De uit het voorliggende programma en de scope blijkende veronderstelling dat de situatie voor ‘schippers’ in de praktijk nauwelijks is verbeterd roept volgens de CBRB de vraag op welke referentie daarvoor is gebruikt. Het ladingaanbod is de laatste tijd verbeterd en 2015 is over het algemeen een redelijk tot goed jaar geweest, stelt de heer Kasteel vast.

CBRB positie:De mening van het CBRB is dat overheidsingrijpen in de markt moet worden afgewezen. Immers, er is een vrije markt en de toegang en de mededinging in die markt moet niet door overheden worden bepaald of beperkt en scheepseigenaren die moeilijke tijden doormaken moeten in principe zelf hun problemen oplossen. De markt van het binnenvaartvervoer wordt door dezelfde wetten geregeerd als andere markten.

Conclusie: Dat aanknopingspunten voor beleid zouden moeten worden gezocht om prijzen in de binnenvaart naar een “meer reëel niveau” te krijgen wordt door het CBRB vooralsnog niet ondersteund.

Enkele impressies vanuit het gesprek: Er werd gezegd dat het allemaal best wel mee valt in de binnenvaart want er zouden weinig faillissementen zijn. Als reactie daarop kon ik op een bepaald moment zeggen: dat komt omdat de banken niet in staat zijn de bedrijven die technisch failliet zijn ook failliet te laten gaan. Ze betalen geen rente en aflossing omdat anders de bank zelf een groot probleem heeft. Dus het is een vertekend beeld. Verder werd de CBRBN aan de tand gevoeld over de “transparantie” die er volgens hen was bij de totstandkoming van de prijzen. Gelukkig mocht de ASV ook reageren en zo heb ik voorbeelden uit de praktijk gebruikt om duidelijk te maken hoe de verhoudingen liggen tussen verlader, bevrachter en schipper en dat de verlader denkt dat de schipper een heel andere prijs krijgt voor het werk dan wat de werkelijkheid is. Het gevaar is niet alleen dat de schipper veel te weinig betaald krijgt maar ook dat de schipper veel duurder lijkt dan hij is en er daarmee vervoer van het water naar de weg gaat.

Ook op de versnippering die constant genoemd werd als “schuldige” aan de slechte onderhandelingspositie van de schipper , waardoor zouden we geen vuist zouden kunnen maken heb ik kunnen reageren.
Want het feit dat er zo weinig verdiend wordt en werd in de binnenvaart (in een verder verleden) is er de oorzaak van dat de versplintering is ontstaan. De rederijen konden namelijk niet meer bestaan in de droge ladingsector simpelweg omdat personeelsleden (hoge) loonkosten genereren en dat kan niet op tegen de lage kosten van een familiebedrijf. Familiebedrijven zijn dus een logisch gevolg daarvan, en om dan nu te roepen dat daardoor de sector zo zwak is. ……

MAG dit wel?
De vraag aan de ASV was vooral: MAG dit wel? Van Dam en Kruidenier advocaten hadden tenslotte net verteld dat zo’n veilingsysteem zeker geen verplichtend karakter MAG hebben. Ik stelde daartegen dat men in Nederland vaak zegt dat iets niet mag maar dat het er ook om gaat of men iets WIL. Als voorbeeld heb ik de Belgische wet genomen die verbiedt om voor dumpingtarieven te vervoeren. Helaas wordt de wet niet uitgevoerd, maar dat komt omdat er geen commissie is ingesteld die die tarieven zou moeten vaststellen. Hij bestaat wel en is tot nu toe niet verboden. Als het een vrijblijvend systeem voor de spotmarkt wordt is er nog geen markttransparantie, heb ik daar gesteld. Dan is het gewoon weer een initiatief, zoals er velen zijn.

Om aan te tonen dat het volgens de ASV wel toelaatbaar is hebben we de betreffende paragrafen alsnog naar de deelnemers aan het rondetafelgesprek gestuurd. (zie deze nieuwsbrief) “mededingingsrecht van de zwakste”.

Al met al is het jammer dat je als spreker niet op de stellingen van anderen kunt reageren.

Schorsing 17.30-17.45 uur

**Blok 3: vergroening van vervoer, vergroening binnenvaart in relatie met prijs-aspecten, modal shift**
(17.45-18.45 uur)

Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart:

De heer Tachi, EICB(Directeur EICB, Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart) opent het onderwerp: milieutransitie in de binnenvaart. Hij stelt: Versnelling van de vergroening van de binnenvaart kan niet zonder publieke impuls

1. De Europese en nationale ambities voor emissiereductie in de binnenvaart zijn aanzienlijk: een reductie van 60% van CO2-uitstoot in 2050, te beginnen met een (geleidelijke) reductie vanaf 2019/2020 voor nieuwe motoren in de vaart conform NRMM Stage V van tenminste 80% voor NOx en PM ten opzichte van de huidige CCR2-norm. Met alleen de NRMM Stage V zal vergroening van de binnenvaartvloot naar verwachting in een traag tempo verlopen. De gewenste versnelling wordt met bestaande programma's van overheden en maatregelen van havenbedrijven bovendien nog onvoldoende bereikt:
2. Kortingen op havengelden leveren een bescheiden voordeel op in exploitatiekosten, en leiden niet tot versterking van de financieringsbasis voor investeringen;
3. Fiscale regelingen VAMIL, MIA en EIA zijn alleen van toepassing voor winstmakende ondernemingen, en leveren ook in dit geval beperkte revenuen op;
4. Bestaande subsidieregeling in Nederland voor de binnenvaart gericht op innovatieve investeringen in duurzaamheid kent een beperkt budget en een korte looptijd. In vergelijking met deze regeling, hebben de lopende programma's in Duitsland, Frankrijk en België een ruimer budget en langere looptijd. Het laatste laat onverlet dat subsidieregelingen in West-Europa gezamenlijk een beperkt bereik en tijdelijk karakter hebben.
5. Financiering blijkt in veel gevallen een zeer belangrijke bottleneck voor de verduurzaming van de binnenvaart. Eigen vermogen van binnenvaartondernemers en bancaire leningen bieden de komende 10-15 jaar onvoldoende ruimte voor de realisatie van benodigde investeringen. Daadwerkelijke versnelling zal daarom een structurele aanpak vereisen, die mede wordt aangejaagd door een publieke impuls. De oprichting van een Vergroeningsfonds met een significante bijdrage van de overheid dat ten minste tot 2030 operationeel zal zijn, maakt hiervan noodzakelijk onderdeel uit.

Conclusie van het EICB: als vergroening zichzelf niet terugverdient, en dat is in veel gevallen niet zo, kan de schipper in de huidige situatie niet overgaan tot investeren in vergroening.

De "groene schipper" Schipper/eigenaar MS ANDA:
'De praktijksituatie van een schipper die hier spreker was, De heer Verdonk, scheepvaart onderneming ANDA (Schipper/eigenaar MS ANDA, 'groene' schipper) onderwerp: hoe pakt de markt een groen schip op) onderstreepte dat betoog van de EICB aan de hand van zijn eigen praktijk. Niet 1 euro extra heeft hij ooit ontvangen omdat hij zo'n "groen" schip heeft.

De heer Verdonk deelde de politiek mee dat de verduurzaming van de binnenvaartvloot met vaste contracten langzaam op gang komt. Echter, bij de schepen op de spotmarkt is dit tot op heden nog niet merkbaar. De werkwijze van de bevrachters in de spotmarkt is absoluut niet transparant, met een moordende concurrentie als gevolg. De situatie is nu zo dat schepen van 4000 ton, kostprijs ca. 5 á 6 mln (met 8 man bemanning verdeeld over twee ploegen in continudienst) moeten varen voor ca. 100,-- euro per uur. Dan te bedenken dat één elektricien of dieselmonteur al minimaal 55 á 60 euro per uur rekent. Omdat men nu andere financiële prioriteiten heeft is er vanuit de markt zelf weinig of geen animo om vrijwillig te gaan verduurzamen. De installatie inbouwen of aanpassen is vaak mogelijk met een subsidiebedrag, maar dan komt na verloop van tijd het onderhoud waar het vaak problematisch wordt. Onderhoud is een serieuze kostenpost om rekening mee te houden, zeker met de huidige staat van inkomsten voor de binnenvaart die nog altijd structureel te laag ligt. De gehele vloot ombouwen om emissies te verlagen met subsidie is een optie, maar de vraag die je dan moet stellen is: Is dit wel genoeg?

De heer Verdonk meldde ook nog dat banken en overheid hem, ten tijde van de aankoop van het schip 7 jaar geleden, verzekerden dat binnen enkele jaren het vervoer over water zou zijn verzevenvoudigd!

(Maar nu roept iedereen: de schippers hebben zelf geïnvesteerd dus ze moeten het zelf oplossen. )

Conclusie; als men werkelijk schoner vervoer wil zal er voor betaald moeten worden

Bureau Voorlichting Binnenvaart
Wilco Volker sprak vervolgens namens het Bureau Voorlichting Binnenvaart over praktijkervaringen in transitietrajecten van de weg naar het water. Voorbeelden over hoe werk van de weg naar het water is gekomen, dankzij de tussenkomst van BVB werden er gegeven. Helaas werd er nergens aangegeven wat de BVB heeft gedaan om bestaand werk te behouden.

Koninklijke BLN – Schuttevaer
De heer Kortenhorst, Koninklijke BLN – Schuttevaer(voorzitter Kon. BLN – Schuttevaer, branchevereniging binnenvaart) had geen positionpaper ingeleverd maar sprak vooral over het prijseffect van vergroening, hoe dat te doorbreken. Transitie in Rijksbeleid. Zijn conclusie was dat men nu eens op moest houden met gescheiden beleid te maken voor de verschillende vervoersmodi, maar men moet kijken naar een totaal vervoersbeleid: vervoer over water, land en spoor. Vandaaruit zou beleid gemaakt moeten worden waar ruimte is voor de binnenvaart
Niet strijdig met het AGORA verhaal, ook niet ondersteunend.

Wat nu?
Dat is de vraag. Gaat de politiek werkelijk stappen zetten om de positie van de particuliere schipper substantieel te verberen? Zal de sector ooit zo gezond worden dat we de broodnodige investeringen voor innovatieve zaken kunnen bekostigen vanuit onze winsten? We blijven hoop houden, maar er zal heel veel water door de Rijn vloeien voor we tegen elkaar kunnen zeggen: "weet je nog? Dat plan van AGORA dat heeft uiteindelijk de sector er weer bovenop geholpen."

December 2016,

Sunniva Fluitsma

# ASV Positionpaper Markt en Beprijzing Binnenvaart

Aan de
Commissie Infrastructuur en Milieu
november 2016

Betreffende positionpaper Markt en Beprijzing Binnenvaart, t.b.v. het rondetafelgesprek op 30 november 2016

Geachte woordvoerder binnenvaart,

Goederenvervoer is van groot belang voor welvaart en welzijn van ons allemaal. We hebben goederen nodig, maar tegelijkertijd zou het vervoer van eindproducten, en haar grond- en hulpstoffen gepleegd dienen te worden op een zo min mogelijk belastende manier voor mens en milieu. Het is dus een maatschappelijk belang dat de diverse vervoersmodi op een juiste en efficiënte manier worden ingezet. Van die vervoersmodi is de binnenvaart de sector waar het al jarenlang niet goed gaat.

Rapport op rapport verscheen waarin staat dat het zo niet goed gaat in de binnenvaart. Al vele jaren wordt gesteld dat er een meer transparante markt moet komen. Daarom pakt de ASV de handschoen op, omdat de ASV een sociaal economische organisatie is die tot doel heeft de belangen van de schippers in de binnenvaart te behartigen.

19 mei heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de aanjagers van het idee om een AGORA in te voeren in de binnenvaart (de ASV) en vertegenwoordigers van SP en PvdA in de Tweede Kamer.
Nadat Europa bij monde van de heer Theologitis van DG MOVE (Europese Commissie) al eerder goedkeuring had gegeven aan dit voorstel, konden we ook in dit gesprek rekenen op een luisterend oor en begrip voor de situatie waarin de binnenvaartsector verkeert. Tijdens het gesprek met de beide volksvertegenwoordigers heeft de ASV een mogelijke uitwerking van het voorstel besproken: hoe zou een dergelijk veilingsysteem eruit kunnen zien? Naar aanleiding daarvan komen wij 30 november bijeen voor een rondetafelgesprek waarbij we verwachten dat achtergronden, oorzaak en aanleiding voor dit voorstel evenals de uitwerking van de ideeën aan de orde zullen komen.
Om onze ideeën en achtergronden wat dit betreft te verduidelijken stuur ik u namens de ASV u dit position paper betreffende dit onderwerp.

Als extra bijlage stuur ik hierbij een SWOT analyse mee over de binnenvaartsector die wij gemaakt hebben naar aanleiding van de verzamelde gegevens uit de diverse rapporten.

Ik hoop u hiermee u voorlopig voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV

Position paper ASV Markt en Beprijzing Binnenvaart
De ASV heeft haar vraag om een AGORA gebaseerd op diverse rapporten. Daarvan wil ik in dit position paper de belangrijkste noemen, daarnaast staat er kort omschreven wat we beogen met AGORA.

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

2012: “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart” (NICE): Zonder informatie geen efficiënte en evenwichtige marktwerking.
In 2012 stelde “The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” vast dat de binnenvaartmarkt niet goed werkt door een aantal factoren zoals het feit dat er in de binnenvaart altijd reservecapaciteit dient te zijn die in “normale” omstandigheden (geen laag water bijvoorbeeld) onmiddellijk leidt tot overcapaciteit. Bevrachters hebben een goed overzicht op de markt waarbij de schippers veel minder informatie hebben. Dit zorgt er voor dat er geen level-playingfield is: de individuele schippers hebben een zwakke positie om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.
de markt reageert extreem :

- Reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.
- De markt is moeilijk te corrigeren,
  - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
  - de lange levensduur van schepen.

Het rapport stelde: het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt.

We zien al vele jaren dat

- Er veel faillissementen zijn
- Schepen zwaar “onder water staan”
- (te) goede schepen gesloopt worden
- (te) vaak beneden de kostprijs vervoerd wordt
- Innovaties en vergroening alleen met subsidies tot stand kunnen komen
- De sector gemeden wordt door starters en werkwilligen
- De banken heel terughoudend zijn geworden (en de kleine bedrijven geen lening meer geven)

Markttransparantie is een eerste stap tot een mogelijke verbetering:

- Een veilingsysteem is de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om dat te bereiken
- gericht op de spotmarkt.
- Geleid door een onafhankelijke marktmeester

Doel AGORA:
Een (meer) transparante markt bewerkstelligen, waar alle spelers over relevante informatie kunnen beschikken en de prijs tot stand komt.

Voordelen AGORA
Doordat alles samenkomt en de informatie optimaal is levert een AGORA minder leegvaart op, wat de kosten drukt maar ook voordeel biedt aan het milieu. Er kunnen door de concentratie van informatie op een plek betere mogelijkheden gecreeerd worden tot promotie van de binnenvaart. Maar ook meer stabiliteit, minder pieken en dalen, en dus betere langetermijnplanningen kunnen hiermee behaald worden. De binnenvaart is makkelijker te vinden voor de verladers, en de positie van de binnenvaart kan verstevigd worden t.o.v. andere vervoersmodi. Er kunnen beter beslissingen genomen worden over aanbod of vraag van werk omdat er meer informatie beschikbaar is. Het markttransparantieplatform AGORA bevat de volgende voordelen:

- Stabiele prijzen.

- Minder leegvaart.
- Milieuvriendelijk transport.
- Rust in de markt.

'AGORA' is een plaats waar
alle informatie, vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en de actuele prijsvorming op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.

Uitgangspunten veilingsysteem "AGORA"
- Het moet een systeem zijn waar de betrokkenen graag in willen stappen.
- Het moet een makkelijk in te voeren systeem zijn.
- Het moet de binnenvaartmarkt stabieler maken
- Het moet de binnenvaart een sterkere positie geven tegenover andere vervoersmodaliteiten

Werkwijze:
- De opdrachtgevers/bevrachters plaatsen het werk op een site
- De binnenvaart ondernemer kan hierop reageren qua prijs
- Er kan over- of onderboden worden net als op een veiling
- Aan een formele 'agora' kunnen allerlei contractuele standaarden worden verbonden.

Eisen aan de "AGORA"
- De AGORA is een rechtspersoon
- De AGORA is (bij voorkeur) een coöperatie van partijen
- die belang hebben bij bovenstaande uitgangspunten
- en zich verbinden om die te onderhouden en toetsbaar te maken

Tenslotte
In 2015 verscheen het Europese rapport 'Possibilities to enhance market transparency and synergetic actions in IWT' (mogelijkheden om markttransparantie en synergetische acties bij het binnenvaartvervoer te bereiken). Via het NAIADES-II-programma, ondersteunt de Europese Commissie verdere harmonisatie van de sector van de binnenvaart en vergemakkelijkt sectorinitiatieven gericht op versterking van de gefragmenteerde aanbodzijde over de binnenwateren en bevordering van synergie tussen spelers op de markt: 'Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie'.

1,5 jaar later blijft het ook na dit rapport weer ijzig stil, waarna de ASV besloot de handschoen op te pakken en al voorgaande rapporten ter hand te nemen om nu werkelijk eens iets te DOEN.

## SWOT analyse particuliere binnenvaart (sterkte/zwakte/kansen/bedreigingen)

Kansen
- Europa (Witboek vervoer) stelt dat er een modal shift moet zijn van vervoer over de weg naar vervoer over water(en spoor)
- Door congestie op de weg moeten diverse regeringen naar andere (vaar) wegen zoeken
- Doordat men steeds "groener' wil vervoeren zijn er kansen voor de binnenvaart
- de Europese Commissie ondersteunt 'Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie'. (NAIADES-II-programma,Markt transparantie studie 2015):

Bedreigingen
- De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet, (Witboek transport 2011)
- Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën, (Witboek transport 2011)
- Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, (Witboek transport 2011) en
- Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd. (Witboek transport 2011)
- Versnippering binnenvaartbeleid
- Door noodzakelijke reservecapaciteit is er regelmatig sprake van overcapaciteit.
- Te weinig financiële draagkracht (eigen vermogen) van schippers om te investeren in innovaties voor hun schepen.
- De vaste kosten zijn erg hoog.
- Investeringen zijn reusachtig.
- Rendementen zijn onzeker

Sterkte
- Het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt.
- Lading kan slechts beperkt uitwijken naar alternatieve vervoersvormen
- Sympathie voor de binnenvaartsector
- Betrouwbare vervoersmodaliteit

Zwakte
- Instabiele markt (grote fluctuaties in prijzen, in werkaanbod) reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.
- moeilijk te corrigeren markt,
  - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
  - de lange levensduur van schepen.
- Geen zicht op de totale markt: geen markttransparantie
- Zelfs basale actuele marktinformatie als prijzen, volumes e.d. is nauwelijks verkrijgbaar.
- (Zonder informatie) geen efficiënte en evenwichtige marktwerking.
- Zwakke positie tegenover andere vervoersmodaliteiten (Lobby)
- Teveel onnodige kosten door (onnodig) leegvaart
- Verladers kunnen niet werken in een situatie met tekorten.
- Doordat bevrachters een goed overzicht van de marktsituatie hebben, terwijl de individuele schippers veel minder informatie hebben, hebben schippers daarom een relatief zwakke positie om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.
- Lading kan slechts beperkt uitwijken naar alternatieve vervoersvormen (kan zowel sterkte als zwakte zijn)
- Op het niveau van de schippers is de sector zeer gefragmenteerd.98% van de schippers zijn gezinsbedrijven (man, vrouw), ( gezinsarbeid is goedkoop).
- In sommige gevallen is het bewustzijn onder verladers betreffende de mogelijkheden van binnenvaart onbekend.
- binnen een breder publiek is de kennis van de binnenvaart over het algemeen slecht.

# Het Mededingingsrecht van de Zwakste

Uittreksel uit:

32003R0001

*Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag (Voor de EER relevante tekst) *
/
Publicatieblad Nr. L 001 van 04/01/2003 blz. 0001 - 0025
Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002
betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag

art. 8:
.....Lidstaten mogen uit hoofde van de onderhavige verordening niet worden belet om op hun grondgebied strengere nationale mededingingswetten aan te nemen en toe te passen die
eenzijdige gedragingen van ondernemingen verbieden of bestraffen. Die strengere nationale wetten kunnen bepalingen omvatten die misbruik van economisch afhankelijke ondernemingen verbieden of bestraffen. Voorts is deze verordening niet van toepassing op nationale wetten die
strafrechtelijke sancties opleggen aan natuurlijke personen, behalve indien deze sancties het middel vormen waarmee op ondernemingen toepasselijke mededingingsregels worden toegepast.

(9) Het doel van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag is de bescherming van de mededinging op de markt. Deze verordening, die wordt aangenomen om aan die bepalingen van het Verdrag uitvoering te geven, belet de lidstaten niet om op hun grondgebied nationale wetgeving ten uitvoer te leggen ter bescherming van andere rechtmatige belangen, op voorwaarde dat deze wetgeving verenigbaar is met algemene beginselen en andere bepalingen van het Gemeenschapsrecht. In zoverre deze nationale wetgeving overwegend een ander doel dan de bescherming van de mededinging op de markt nastreeft, mogen de bevoegde mededingingsautoriteiten en de rechterlijke instanties van de lidstaten deze wetgeving op hun grondgebied toepassen. Dienovereenkomstig mogen lidstaten uit hoofde van deze verordening op hun grondgebied nationale wetgeving ten uitvoer leggen die eenzijdige of contractuele, onder oneerlijke handelspraktijken vallende handelingen verbiedt of bestraft.
**Een dergelijke wetgeving streeft een specifiek doel na, ongeacht de feitelijke of vermoedelijke effecten van dergelijke handelingen op de mededinging op de markt. Dit is met name het geval voor wetgeving die verbiedt dat ondernemingen hun handelspartners ongerechtvaardigde, onevenredige of ongegronde voorwaarden opleggen, van hen verkrijgen of proberen te verkrijgen.**

***Ik lees hier uit art. 8, dat nationale overheden op basis van de mededingingswet strengere mededingingsregels mogen uitvaardigen en toepassen, wanneer zwakkere bedrijven worden misbruikt door sterkere (vervoerders/verladers).
Uit art. 9, dat zelfs **ondanks de mededingingsregels** wetten mogen worden uitgevaardigd om andere doelen te bereiken van rechtmatig belang. (Kostprijsbeding, veiligheid, milieu, noem maar op)

# Hoe reageert de markt op een groen schip?

Duurzaamheid speelt een belangrijke rol in de huidige samenleving. Dit geldt uiteraard ook voor de transportsector binnenvaart. Mijn naam is Jacob Verdonk en ik vaar sinds eind 2009 met een nieuw gebouwd schip MS Anda (135*11.45, ca. 4000 ton) dat vanaf de bouw is uitgerust met de op dat moment best beschikbare technieken betreffende duurzaamheid. Dit houd in dat wij een Nox reductie hebben van 90% en 97% op PM10 ten opzichte van de, nu nog altijd geldende, emissie eisen. Dit maakte ons tot het meest duurzame binnenvaart schip van Europa, wat vergelijkbaar is met de huidige euro 6 vrachtauto.

Helaas heeft de markt daar nog altijd geen antwoord op. Wij hebben geprobeerd om de markt te beïnvloeden door rechtstreeks contact te zoeken met verladers. In deze zoektocht hebben wij kennis gemaakt met het Lean and Green netwerk en daar hebben wij ondertussen de Lean and Green Star mogen ontvangen. Daarnaast staan wij op het punt om de tweede star te behalen. De contacten binnen dit netwerk leveren verbazend interessante inzichten en gesprekken op. Zo hebben veel verladers geen enkel idee wat ze eigenlijk met een binnenvaart schip kunnen, laat staan dat ze iets weten over de milieuprestaties van schepen. De lijnen naar een transport over water zijn lastig te ontdekken volgens een aantal grote Nederlandse verladers. Gelukkig is de interesse om elkaar beter te leren kennen wel aanwezig. Via het “project maatwerk” van het BvB zien we dan ook al vele positieve ontwikkelingen. Echter, er is nog een lange weg te gaan voordat duurzaamheid beloond wordt. En dat terwijl de sector zoveel te bieden heeft voor de “BV Nederland” en zelfs voor de “BV Europa”

Op het water kennen wij het woord file (nog) niet. Er is op het water meer dan genoeg ruimte om een groot deel van de huidige transporten die nu over weg en/of spoor gaan over te nemen. Zelfs met de huidige schepen is er dan al een aanzienlijk milieuvoordeel. Alleen ons MS Anda kan immers al 132 containervrachtauto’s van de weg halen, wat weer +/- 2.5 km file minder is. Al met al, de binnenvaart is een sector met veel voordelen en mogelijkheden ten opzichte van de andere modaliteiten.

De verduurzaming van de binnenvaartvloot met vaste contracten komt langzaam op gang. Echter, bij de schepen op de spotmarkt is dit tot op heden nog niet merkbaar. De werkwijze van de bevrachters in de spotmarkt is absoluut niet transparant, met een moordende concurrentie als gevolg. De situatie is nu zo dat schepen van 4000 ton, kostprijs ca. 5 á 6 mln (met 8 man bemanning verdeeld over twee ploegen in continudienst) moeten varen voor ca. 100,-- euro per uur. Dan te bedenken dat één elektricien of dieselmonteur al minimaal 55 á 60 euro per uur rekent. Omdat men nu andere financiële prioriteiten heeft is er vanuit de markt zelf weinig of geen animo om vrijwillig te gaan verduurzamen. Hoe is dit probleem nu op te lossen? Om te beginnen met het aanpassen van de vloot. De installatie inbouwen of aanpassen is vaak mogelijk met een subsidiebedrag, maar dan komt na verloop van tijd het onderhoud waar het vaak problematisch wordt. Onderhoud is een serieuze kostenpost om rekening mee te houden, zeker met de huidige staat van inkomsten voor de binnenvaart die nog altijd structureel te laag ligt. De gehele vloot ombouwen om emissies te verlagen met subsidie is een optie, maar de vraag die je dan moet stellen is:

Is dit wel genoeg?

Het organiseren van transport van goederen is voor veel Supply Chain managers van grote bedrijven en verladers net als ademhalen: het gaat automatisch en al vele jaren op

de zelfde manier. Ik ben er van overtuigt dat het goed zal zijn dat deze mensen opnieuw leren om hun transport te organiseren, namelijk op een duurzamere manier.
Alleen als verladers en andere grote bedrijven hier in mee gaan kunnen we de milieu-afspraken van Parijs behalen. De verantwoordelijkheid van de verladers gaat natuurlijk nog verder, want duurzaamheid stopt niet bij een schone lucht. Kloppende afspraken over laden en lossen ('Just in time' kunnen varen), goede voorzieningen voor de bemanning aan boord van het schip en op de laad en losplaatsen (veiligheid), als ook het opleiden van goed geschoold personeel (persoonlijke ontwikkeling en dus weer veiligheid), horen bij de basis principes van het MVO ondernemen.

Zoals reeds genoemd wordt duurzaamheid (nog) niet voldoende beloond in de binnenvaart. De bevrachter is de schakel tussen binnenvaartondernemer en verlader. Als de verlader duurzame schepen verlangt dan zal de bevrachter hier gehoor aan moeten geven. In de praktijk gebeurt dit echter nog veel te weinig. Helaas constateren we ook regelmatig dat de vraag vanuit de verlader er wel is maar dat de bevrachter hier nog eigenlijk niets mee doet. De vraag naar duurzaamheid zal daarom eerst duidelijker en dwingender gesteld moeten worden, voordat er meer duurzaamheid aangeboden kan worden.

Om het aanbod van duurzaam transport te verhogen, zal er een 'basis' verdienmodel moeten komen, die niet door marktwerking negatief beïnvloed kan worden. De binnenvaart als transporteur heeft nu eenmaal te maken met grote schommelingen in aanbod van werk (denk aan grote partijen die per zeeboot aangevoerd worden en binnen een paar dagen verder getransporteerd moeten worden) en schommelingen in vervoerscapaciteit (denk aan periodes van hoog en laag water). Om dit op te vangen is er nu een maal "reservecapaciteit" nodig. Je kan als sector immers geen nee verkopen, want dan verlies je klanten.

Deze "reservecapaciteit" dient door alle betrokken partijen, zoals verladers en bevrachters, naar evenredigheid gefinancierd te worden. Allen hebben er immers uiteindelijk belang bij. Door de prijsvorming volgens het huidige systeem is hiervan echter geen sprake. Volgens het kabinet mag de financiële crisis dan voorbij zijn, maar in de binnenvaart is dat nog lang niet het geval. Pas na het oplossen van dit prijsvormingsprobleem kunnen we praten over een eventuele minimale meerprijs voor de extra kosten van het verduurzamen van het schip.

Conclusie: De techniek om de schepen te verduurzamen is beschikbaar en ondertussen is er ruimschoots bewezen dat men hiermee zeer goede emissie verlagende resultaten kan halen. Er zijn systemen op de markt die uitstekend geschikt zijn voor nieuwbouw. Maar ook voor schepen die aan her-motorisering toe zijn. Daarnaast zijn er systemen op de markt die men prima achter bestaande motoren kan plaatsen. Men heeft zelfs een nabehandelingssysteem achter een ruim 25 jaar oude motor geplaatst en het resultaat was verbluffend. De uitlaatgassen van de oude motor waren schoner dan van een nieuwe CCR2 motor. En deze mediumspeed scheepsmotoren zijn ook nog eens zuiniger met brandstof dan de moderne snellopende motoren. Dit geeft dus ook nog een besparing op de uitstoot van $CO_2$. De wil om schepen te verduurzamen is aanwezig onder de meeste schippers. Enkel de beloning voor het verduurzamen is er niet. Het is dus begrijpelijk dat er vanuit de binnenvaartondernemer nog maar weinig animo is om hier vrijwillig iets mee te gaan doen. Want uiteindelijk gaat het allemaal toch maar om één ding bij ondernemers en dat is genoeg geld verdienen om het bedrijf gezond te laten draaien. Dat is dus de kostprijs en een verantwoorde winst om de noodzakelijke investeringen in de toekomst mogelijk te maken. De mentaliteit bij de eindverantwoordelijke die beslist over de kosten van een transport zal moeten veranderen. Zij zullen het belang van een zo duurzaam mogelijk transport over water, nu maar ook in de toekomst, moeten inzien en ook moeten beseffen dat hier een prijs aan hangt.

# In herinnering, Pieter Buining

Beverwijk 10 november 2016

Bedankt...

Jullie zijn écht geweldig.

Ik kan mijn gevoelens van dankbaarheid,
voor alle mensen die zich om mijn welzijn
bekommerd hebben, niet in woorden uitdrukken.

Bedankt en tot ziens

Pieter Buining

Nieuw correspondentieadres per 1 december 2016:
Nerine Buining-Iken
Mussel-A-Kanaal OZ no.19
9584 TD Mussel, Braamberg (gr)
E-Mail: ken.leergierig@gmail.com
Tel: 06 422 537 63 / 06 490 348 71 géén voicemail of sms

Amsterdam 28 januari 1950

Afscheid van Pieter Buining

Op 10 November 2016 overleed Pieter Buining op 66 jarige leeftijd. Pieter was vele jaren lid van de ASV zelfs gedurende de jaren dat hij in loondienst werkte. Hij bezat tenslotte nog binnenvaartschepen en wilde altijd nog de optie open houden dat hij toch weer als zelfstandige zou gaan varen. Het heeft niet meer zo mogen zijn.
Pieter leefde samen met zijn “vriendinnetje” Nerine op de Kraggenburg, gelegen in de eerste industriehaven van IJmuiden. Dat liggen op die plek is de laatste “binnenvaart”strijd die hij gestreden heeft en waar onze wegen elkaar kruisten.
Mooi van Pieter was, dat hoewel hij dat had kunnen doen, geen specifiek beroep deed op de ASV om voor “zijn” belangen op te komen, het schip diende op dat moment immers als woonschip. De ASV heeft echter vanuit de eigen visie wel de moeilijke positie van de liggers in de eerste industriehaven meegenomen: tenslotte kunnen we allemaal door omstandigheden liggers worden, en wat dan?

Mooi van Pieter was ook dat hij zich betrokken bleef voelen bij de zelfstandig varende leden zoals we merkten toen hij samen met ons en natuurlijk zijn geliefde Nerine de secretaris Generaal van de CCR een warm welkom in Rotterdam bereidde.

En nu en dan kwam er een mailtje van Pieter in de denktank ploffen waaruit vaak zijn enorme boosheid op het ministerie en al die beleidsmakers die de binnenvaart kapot maken naar voren kwam. En Pieter kon boos zijn.

Maar zijn boosheid gold de machtigen en hoe die omgingen met de onmachtigen. Zijn boosheid gold de verantwoordelijken en hoe die schade aan richten aan het waardevolle maar zo kwetsbare.

Gelukkig konden we op het afscheid op 16 november merken dat de werkplek waar Pieter uiteindelijk terecht gekomen was, de veerdienst en boot 10, als een warm bad voor hem waren.

Koude rillingen kregen de aanwezigen bij de laatste vaartocht samen met Pieter toen de veerpont met de vlaggen halfstok langdurig een afscheidsgroet blies.
Dat was een waardig afscheid van deze varensman.

We wensen Nerine heel veel sterkte bij het verlies van deze zachtmoedige, liefdevolle, passievolle geliefde

Namens het bestuur en de denktank

Sunniva Fluitsma

## AIS en CvO

ILenT overleg:
(Tijdelijke) Certificaten (ILenT)
Donderdag 10 november hebben Ger Veuger en Paul Markusse namens de ASV deelgenomen aan een overleg met het ILenT. Daarbij kwamen onder andere de volgende zaken aan de orde

Certificaatverlenging
In het vorige strategisch branche-overleg is gesproken over de problemen met het verlengen van (tijdelijke) certificaten. Er is sprake van onduidelijkheden en onjuistheden op de certificaten zelf. ILT is in in gesprek met erkende instellingen . Er wordt een inventarisatie gemaakt van de problemen.

De tijdelijke certificaten
worden zoveel mogelijk terug gedraaid, dat betekent dat men niet meer met tijdelijke certificaten wil werken. ILT wil van de tijdelijkheid af. Er is voldoende duidelijkheid in de voorwaarden. In het verleden zijn tijdelijke certificaten afgegeven die nu niet meer afgegeven zouden worden. ILT wordt hier scherper in.

Uitzonderingen worden gemaakt voor gevallen waarbij het bestuurlijk niet anders kan zoals met de waterinjectiemotoren (die nog niet door de CCR goedgekeurd zijn).Voor de toevoeging van waterstof is nog geen aanbeveling. Als gevolg daarvan kan alleen een tijdelijk certificaat af gegeven worden. Het afgeven van tijdelijke certificaten bij innovaties die nog niet in wetgeving zijn gegoten moet mogelijk blijven.

onduidelijkheid in het CvO
Ten aanzien van de onduidelijkheid over Rijn – Communautair - en terug gaf ILenT de volgende uitleg:
Als je van Rijn naar Communautair gaat kun je niet terug naar Rijn ,dan wel alleen onder nieuw schip.
Maar je kunt wel naar Communautair PLUS R dat is ook gewoon Rijn attest
Maar in de nieuwe vorm die we na 2018 allemaal krijgen is het bestaande Rijn Attest voorbij alles wordt dan Communautair met of zonder R. De voorwaarden die hierbij gehanteerd worden zijn de dan geldende regeling inclusief de dan geldende overgangsbepalingen.

ILenT overleg: Informatie gestuurd toezicht: opsporing en vervolging m.b.v. AIS!
Donderdag 10 november hebben Ger Veuger en Paul Markusse namens de ASV deelgenomen aan een overleg met het ILenT
Daarbij kwamen onder andere de volgende zaken aan de orde.

Informatie gestuurd toezicht: opsporing en vervolging m.b.v. AIS!
Het is de intentie van de ILT om AIS informatie te gebruiken zodat de schepen die volgens de informatieanalyse in aanmerking komen Op basis van inspectieresultaten van de verschillende diensten wordt een statistische berekening gemaakt over de kwaliteit van de individuele schepen. Het resultaat hiervan is een indeling in categorieën A t/m E of onbekende schepen. De afdeling Handhaving Binnenvaart is gestart met het onderzoeken van de categorie E schepen. Onderzocht wordt bijv. wat een schip tot een categorie E schip maakt? De categorieën worden in Inspectieview, aan alle gebruikers van dit systeem, aangeboden. Inspectieview is het gezamenlijke systeem waarin inspecteurs kunnen zien wie het laatst aan boord van een schip is geweest en met welk resultaat. Tevens zijn de kenmerken van het schip en de afgegeven certificaten te zien. In inspectieview zijn begin volgend jaar de inspectieresultaten te zien van ILT, RWS, Politie en de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam. Het is de intentie van de ILT om AIS informatie te gebruiken zodat de schepen die volgens de informatieanalyse in aanmerking komen voor een inspectie ook daadwerkelijk gelokaliseerd kunnen worden. AIS gegevens zullen niet gebruikt worden als enige vorm van bewijsvoering voor de handhaving; het gaat uitsluitend om de laatste stap in de voorbereidende analyse: waar is het schip. De ILT vindt deze wijze van gebruik passend binnen de afspraak die ten tijde van de invoering van verplichte AIS in de Binnenvaart met de Tweede Kamer is gemaakt, namelijk dat AIS niet voor de handhaving wordt gebruikt. Deze zienswijze is aan de minister voorgelegd.

De ASV heeft tijdens het ILenT overleg onmiddellijk (net als in het voorgaande overleg) aangegeven dat opsporing en vervolging is verboden tegen de afspraak met de Minister en dat dit er volgens de ASV wel degelijk onder valt.

Volgens het ILenT valt dit niet onder opsporing en mag dit wel . Ze hebben het aan de Minister voorgelegd ter beoordeling.
Waar gaat ILenT op selecteren ? Op 10 onderwerpen en in 5 categorieën uit gewerkt A—tot –E .

Categorie A wordt om de 3 jaar gecontroleerd .B om de 2 jaar . C ieder jaar . D om de 9 maanden en behoor je tot groep E dan ben je iedere 6 maanden de …..

Waar gaan ze op selecteren ? AIS feeds dat wil zeggen via AIS de bewegingen van de schepen bekijken zodat ze kunnen zien waar veel schepen varen. ( Flauw verhaal vonden de aanwezigen namens de ASV).
RWS informatie over scheepsbewegingen , vaargebied frequentie , bekendheid bij andere diensten Gemeenten Politie of anderen. Scheepstype . Leeftijd Schip . Gevaarlijke Stoffen .
Zwaarte van overtredingen. Verlopen certificaten . Segment beschrijving .
Hier is uiteraard wel wat over gezegd maar de tijd was op dus .we kwamen er niet klaar mee.

Prioriteiten handhaving 2017 : Vaargedrag .. Scheepsafvalstoffen -- Communicatie en werking AIS -- Vaar en rusttijden ---inventariseren arbeidsinspectie en ZWEMVESTEN.

---Wat verder ter tafel kwam:
Foto maken met telefoon van ID kaart ( waar bv ook je BSN nummer op kan staan ) mag dat zomaar? De ASV denkt van niet, tenzij er een aanwijzing is van het plegen van een overtreding. ILenT gaf duidelijk aan dat die vraag al was binnen gekomen en dat het onderzocht werd.

Piloot Zeeland wel dan niet goedgekeurd

Een vraag van een van onze leden wiens piloot afgekeurd werd maar een praktisch identiek type met nota bene dezelfde gebruiksaanwijzing wel goedgekeurd is:
Het antwoord , dat ligt aan de leverancier als die op die jaargang geen goedkeuring heeft aangevraagd dan is er op die jaargang geen goedkeuring. Dit is het zelfde verhaal als destijds met de Radar die hebben ze massaal niet meer aangeboden voor keuring en toen waren ze niet meer goedgekeurd. Want die jongens willen ook wel eens wat nieuws verkopen.

Consequentie handhavingsbeleid:
De ASV heeft de hele zaak nog even breed proberen te trekken ten aanzien van de gehele controle politiek wat er toe geleid heeft dat een bedrijf als Jan Plezier uit Meppel het bijltje er bij neer gooit met als reden de steeds verder gaande eisen controles en boetes die worden opgelegd en je bedrijfsvoering bijkans onmogelijk maken Naast de sluitingstijden van kunstwerken waardoor het haast niet meer te doen is.

De reactie was uiteraard nog al lauw.
Met dank vanuit de denktank en het AS bestuur aan Ger Veuger en Paul Markusse

# Evaluatie Boetecatalogus (ILenT)

Donderdag 10 november hebben Ger Veuger en Paul Markusse namens de ASV deelgenomen aan een overleg met het ILenTDaarbij kwamen onder andere de volgende zaken aan de orde

Evaluatie Boetecatalogus (ILenT)

In 2015 is ruim 5331 keer geïnspecteerd. In 27% van de gevallen wordt een waarschuwing gegeven en in 8,5% van de gevallen is door de inspecteur besloten een boeterapport op te maken. Dit zijn de rapporten van de verschillende diensten (oa. RWS, Havenbedrijven, ILT, Politie) Waarvoor worden de meeste boeterapporten opgemaakt? Vaartijdenboek niet ingevuld, bemanningstekort, rusttijden en het niet voldoen aan technische voorschriften.

Met de introductie van de prioriteringscategorieën zal ILT meer gaan onderzoeken of overtredingen ook op andere schepen van een reder voorkomen.

Bij de technische overtredingen zijn na de verhoging van de maximale boetes, de boetebedragen die worden opgelegd niet significant omhoog gegaan stelt het ILenT. Maar de ASV krijgt alarmerende berichten van exorbitant hoge boetes.

Volgens het ILenT geeft de betreffende Inspecteur de feiten en de omstandigheden weer in het boeterapport op basis waarvan de op te leggen boete wordt bepaald.

Maar wordt er rekening gehouden met de bedrijfsvorm? Bij een eenmansbedrijf of VOF gaat een boete van 3.000,- wegens overtreding van de vaartijdenwet rechtstreeks uit de privemiddelen, waar bij een BV of NV het door “het bedrijf” betaald wordt.

Men zegt dat de inspecteur wel de omstandigheden meeneemt in het oordeel en dat daarmee de bedragen niet maximaal zijn conform handhavingsbeleid. Inspecteurs worden hierin opgeleid en bespreken de individuele casus in vakgroep overleggen.

Krijgt de werkgever en de werknemer de boete? Dit is nog onvoldoende duidelijk uit het systeem te halen. De praktijk is wel dat de werkgever meestal de boete van de werknemer betaalt.

Reactie ASV: Technische overtredingen
De ASV heeft bij het ILenT aan de orde gesteld dat 54% van de technische overtredingen voortkomen uit controles op controles: dat toch niet de bedoeling kan zijn.
ILenT blijft echter van mening dat dit noodzakelijk blijft.
ASV heeft voorgesteld het net zo aan te pakken als de APK keuring: dat je ter plaatse naloopt met de keuring waar de expert dan ook nog bij is. Dat doet ILenT nu ook wel steekproefsgewijs en daar kan geen bekeuring uit voortkomen voor de schipper. Het gaat er dan over of de expert het goed heeft gedaan.

Boetes en beroepsmogelijkheden ILenT
Ten aanzien van de boetes en de beroepsmogelijkheden heeft de ASV gevraagd wat de beroepsprocedure is. De gewone rechter komt er niet aan te pas, je hebt te maken met de bestuursrechter omdat het niet privé is maar bedrijf. Als je bezwaar maakt komt het bezwaar eerst bij ILenT terecht, dan bij de bestuursrechter en daarna bij de Raad van Staten .
In het proces kan voor de opgelegde boete een zienswijze (bezwaar) worden ingediend . Van de boeterapporten die in behandeling worden genomen door het boetebureau, wordt in 20% van de gevallen een zienswijze ingediend wat in 25% van deze gevallen resulteert in het afzien van een opgelegde boete. Dat betekent dat het zeker loont om een zienswijze te schrijven. Een zienswijze is in feite gewoon een verweerschrift. Gewoon doen!

Hoogte boetes: verlaagd na kritiek uit de bedrijfstak
Van de bedragen die worden genoemd in catalogus bestuurlijke boetes zijn de toegepaste percentages volgens het ILenT verlaagd na overwegingen die voort kwamen na de kritiek uit de bedrijfstak.

Bij de technische overtredingen zijn na de verhoging van de maximale boetes, de boetebedragen die worden opgelegd niet significant omhoog gegaan, zegt men. Maar de ASV krijgt alarmerende berichten van exorbitant hoge boetes.

Volgens het ILenT geeft de betreffende Inspecteur de feiten en de omstandigheden weer in het boeterapport op basis waarvan de op te leggen boete wordt bepaald.

Maar wordt er rekening gehouden met de bedrijfsvorm? Bij een eenmansbedrijf of VOF gaat een boete van 3.000,- wegens overtreding van de vaartijdenwet rechtstreeks uit de privémiddelen, waar bij een BV of NV het door “het bedrijf” betaald wordt.

## ASV weer aan tafel in overleg scheepsafval

Het begon zo hoopvol: Na een open en constructief gesprek op uitnodiging van het Ministerie IenM heeft de ASV aan de ledenvergadering de vraag voorgelegd: Gaat de ASV wel of niet aanschuiven bij het huisvuiloverleg?

Achtergrond
Na het rapport van Rebel had de ASV zich teruggetrokken uit het huisvuiloverleg omdat de uitnodiging die volgde vanuit het Ministerie voortborduurde op het rapport. De ASV wilde geen verantwoordelijkheid nemen voor dit beleid en is toen uit het overleg gestapt.

Op initiatief van het ministerie heeft er vrijdag 30 september een open, constructief gesprek plaatsgevonden tussen het ministerie IenM en enkele vertegenwoordigers van de ASV. Waarna de dag erna, op 1 oktober verslag gedaan werd in de ASV vergadering. Conclusie: Nu blijkt dat men alle opties openhoudt, willen de ASV-leden wel meedoen met het gesprek waarbij alles ter discussie staat, ook het abonnementsysteem.

Afgelopen dinsdag 4 oktober schoof de ASV daarom aan bij het vervolgoverleg. Dat bleek geen verkeerde keus: Er was sprake van een open discussie, waarbij alles ter discussie stond, ook de abonnementen. De ASV heeft benadrukt dat er werkelijk iets moet veranderen en dat we er niet zijn met “een betere communicatie”. Een product wat niet deugt wordt niet beter door betere communicatie. Een van de punten die de ASV heeft genoemd is dat het optuigen van het systeem extra duur wordt doordat de minister gesloten bakken wil, en dat terwijl de meeste bakken achter hekken staan waardoor oneigenlijk gebruik van de bakken door walbewoners nauwelijks een probleem hoeft te zijn. Verder wees de ASV het ministerie onder meer op het feit dat de overheid zelf niet aan haar verplichtingen voldoet. Zo horen de havens volgens het CDNI verdrag zonder extra heffingen huisvuil in te nemen, maar op veel plekken is het niet mogelijk huisvuil af te geven, of worden er (financiele) drempels opgeworpen.

Het blijkt dat het ministerie er vanuit is gegaan dat de havens op de hoogte waren van de afspraken en daar ook naar handelden. Mochten de havens wel aan hun verplichtingen voldoen dan zou het afgifteprobleem al veel kleiner zijn. Afspraak nu is dat het ministerie gaat inventariseren in hoeverre de havens tekort schieten.

Ingehaald door ons omringende landen
De ASV heeft er wederom op gewezen dat inmiddels Nederland het stiefkindje aan het worden is vergeleken met de ons omringende landen. In België, Frankrijk en Duitsland zijn er veel meer plekken waar je afval laagdrempelig kwijt kunt en waar afval gescheiden ingeleverd kan worden. In de diverse stukken (Rebel en RWS) lezen we hoe gesuggereerd wordt dat de schippers nog moeten leren om hun afval te scheiden, maar de schippers willen dat de voorzieningen er zijn zodat we gescheiden kunnen aanleveren.

Wat nu?
Ook het ministerie is zich ervan bewust dat de ASV vasthoudt aan haar standpunt dat het apart betalen voor huisvuil in strijd is met het CDNI-verdrag, zolang het niet om een internationale regeling gaat. Maar daarmee zijn we er niet. Tot de tijd dat er wel een goede regeling is moet er gewerkt worden aan een oplossing. We moeten verder en kijken naar de mogelijkheden. De indruk van de gesprekspartners vanuit de ASV (Gerberdien Le Sage, Sunniva Fluitsma en Esther Lubbers) is dat de gesprekspartners hun uiterste best doen om er nu samen uit te komen. Niemand wil deze huisvuilsoap ook niet langer laten duren dan nodig.

Nawoord
Bovenstaande was het verslag geweest wat we hadden willen doen aan de leden in vol vertrouwen dat we eindelijk richting een oplossing zouden kunnen werken. Het heeft niet zo mogen zijn, zie het ingezonden stuk van Ger Veuger en het persbericht vanuit het bestuur en de denktank in deze nieuwsbrief

## ASV weigert zich te conformeren aan voorwaarden huisvuiloverleg

**DE HUISVUIL SOAP DEEL I**

Ons gewaardeerd denktanklid Ger Veuger schreef onderstaand stuk wat in diverse kranten gepubliceerd is.

In het najaar van 2012 om precies te zijn op 23 oktober kwam bij ons de eerste melding binnen dat Nederland iets raars van plan was met het huisvuil . Op de vergadering van 18 september in Straatsburg hadden onze Belgische vrienden vernomen dat Nederland een eigen koers ging varen met het huisvuil en de Belgische afgevaardigde zou daar tegen stelling gaan nemen in de persoon van Herman Verschueren. - We waren gewaarschuwd!- Op 14 december kwam het SAB zelf met een folder op de markt waarin het luid en duidelijk stond op 1 maart gaan de huishoudafvalcontainers dicht en die kunnen alleen geopend worden met een duur gekochte chip. Op de Schuttevaer vergadering in Terneuzen werd het voor het eerst bekend gemaakt aan het grote publiek . En nog wel door de vertegenwoordiger , in het SAB namens Schuttevaer, de heer Struyk. Het commentaar was niet van de lucht . Hoe kun je dat nu doen???

De eerste officiële brief die de ASV hier over schreef was niet alleen gericht aan de Minister maar ook aan de Tweede Kamer en aan het SAB. We beriepen ons meteen op het CDNI verdrag waar in art. 7 duidelijk staat vermeld dat is overeen gekomen dat huisvuilafval niet mag worden belast en dat de vaarweg beheerders gehouden zijn afvalinrichtingen ofwel vuilcontainers beschikbaar te stellen of te doen stellen. Dit CDNI verdrag dat is opgesteld door de binnenvaartlanden van de Acte van Mannheim + België. En staat onder beheer van de CCR in Straatsburg en is in de negentiger jaren van de vorige eeuw afgesloten om de afvalproblematiek gezamenlijk aan te pakken zodat de schipper niet 6 keer voor het zelfde hoeft te betalen.( Het SAB werd opgericht als uitvoerder van het verdrag in Nederland.) Een nobel streven waar de binnenvaart loyaal aan mee heeft gewerkt en in het bestuur heeft zitting genomen Jan de Vries was zelfs de eerste directeur en heeft de zaak vorm gegeven. ( Voor de jonkies : Jan was 20 jaar DE MAN bij de grootste bond in die tijd de O.N.S.)

Foto:Ron Breedveld

Nu keerde deze organisatie zich tegen de schippers omdat de Minister vond dat er ook voor huisvuil moest worden betaald . Om dit te verdedigen noemt ze ons huisvuil nu bedrijfsafval , dus de eierschaaltjes van je gebakken eitje zijn ineens bedrijfsafval geworden. Want bedrijfsafval mag je belasten volgens het verdrag en huishoudafval niet. Bedrijfsafval mag je ook alleen belasten als er een internationale regeling voor is getroffen net als voor de olie en bilge afval en dat is niet gebeurd dus volgens het verdrag , mag het helemaal niet op deze manier.

Wat hebben we gedaan ??? we hebben ons fel verweerd in de vergadering van 20 februari 2013.We hebben een petitie opgezet richting de Tweede Kamer die massaal door de schippers is ingevuld en we hebben de schippers opgeroepen geen abonnement af te sluiten met het SAB.

Het eerste jaar ging de BLN-Schuttevaer met ons mee en trokken we gezamenlijk op. Ook heel veel leden van BLN hadden de petitie ondertekend en vonden dat ook hun organisatie dit standpunt moest vast houden. In de zomer werden er nog gezamenlijk met alle organisaties brieven aan de Minister geschreven. Dat leidde alleen tot uitstel van een half jaar maar toen ging het toch echt gebeuren de containers gingen op slot . Op 14 januari 2014 ging er nog een brief naar de Minister namens alle organisaties met de strekking dat we niet akkoord gingen met de voornemens van de Minister . Op 28 januari ging het mis , tijdens een overleg met het ministerie, ging de BLN-Schuttevaer overstag en verklaarden ze , dat hun achterban bereid was te betalen.

Geloof me of niet ik was er bij en dan ben je echt niet blij , want dan weet je dat het nog heel lang gaat duren voor er een oplossing komt.

Wat wel een heel grote steun was dat de schippersvrouwen de VIBIA oprichtten en zich ook danig te weer stelden tegen dit onzinnige beleid van de Nederlandse regering . Regelmatig zijn en waren ze te vinden bij de volksvertegenwoordiging in Den Haag en zij hebben er mede voor gezorgd dat de steun in de binnenvaart groot bleef, zelfs vergroot werd , om de schending van het CDNI verdrag te stoppen.

Gelukkig bleven de meeste schippers standvastig en sloten geen abonnement af met het SAB . De containers raakten net over de grens snel voller en voller. De buurlanden waren , en zijn niet blij met het Nederlandse beleid , want zij zitten met ons afval en om dat te voorkomen was nu juist dat CDNI verdrag gesloten. Het ministerie en het SAB zitten en zaten met grote gaten in hun begrotingen want het systeem is stukken duurder dan het oude en ze hebben maar een paar honderd contracten afgesloten . Dat was niet de bedoeling. Het zouden er in hun berekening zeker 3 duizend moeten worden om enigszins rendabel te kunnen werken.

Het vervolg van de soap : En hij is NIET leuk, hij is NIET humoristisch en romantisch al helemaal NIET.

Het jaar 2015 ging voorbij zonder oplossing. We hebben van alles geprobeerd samen met de VIBIA naar Straatsburg om een klacht neer te leggen bij de hoeder van het verdrag de CCR maar die verklaarde zich zelf niet bevoegd . De organisatie van het CDNI verdrag zegt ook dat ze geen rechtsmiddelen hebben om naleving af te dwingen dus een wet zonder sancties, wat moet je er mee??

In 2016, deze zomer kwam er beweging in de zaak de kamer bleef aandringen op een oplossing en de Minister wil natuurlijk ook wel van die hoge kosten af, lijkt mij toch. Het ministerie belde naar onze voorzitter of wij wilden deelnemen aan het overleg ? Wij hebben daar wel even over na gedacht want er was een onderzoeksbureau geweest die de zaak had onderzocht en die zei dat het huidige systeem best levensvatbaar is. Dus wij zeiden " Op die basis gaan we het gesprek niet in" . Alles moet bespreekbaar zijn en in ieder geval het CDNI verdrag want daar had het onderzoeksbureau niet naar gekeken dat stond niet in de opdracht . Dus bij het ministerie kenbaar gemaakt dat wat ons betreft alles bespreekbaar moest zijn . Dat werd geaccepteerd en we hebben eerst een overleg gehad zonder de andere organisaties want we wilden daar wel duidelijkheid over . Zij waren immers akkoord gegaan met een betaal regeling en dan was onze positie wel erg zwak. Maar ja , ze wilden er toch gezamenlijk uit komen en dat is ook noodzakelijk omdat je draagvlak nodig hebt voor welke regeling dan ook want binnen dit systeem is er geen dwang mogelijk dus moet er draagvlak zijn voor een oplossing.

Na het overleg met alle partijen wat niet heel slecht verliep en waar iedereen redelijk zijn of beter haar woordje mocht doen , kreeg onze voorzitter het verzoek van een nieuws site (Afval online) om even verslag te doen van het overleg, omdat men wist dat de ASV weer was aangeschoven. Onze voorzitter Sunniva Fluitsma gaf dus een intervieuwtje weg en daar was het ministerie zo vreselijk kwaad over niet mooi meer. Maar mensen als wij jullie niet meer mogen vertellen waar wij mee bezig zijn dan zullen jullie heel snel het vertrouwen verliezen in wat er in Den Haag bekokstoofd wordt . JA TOCH ?!

Dus hebben wij gezegd we laten ons de mond niet snoeren. We zijn best bereid de normale procedure te volgen dat je niet publiek maakt wat de andere partijen precies hebben gezegd maar je moet toch kunnen vertellen wat je daar gedaan hebt? Ze doen heel lelijk dus stel je er maar niet te veel van voor maar wij gaan toch proberen er een eerlijke regeling , conform het verdrag uit te slepen. Dat is ten slotte de taak die jullie ons hebben gegeven en we laten onze voorzitter niet beledigen.
Ik was er bij in 2013 en in 2014 en ik zal er nu ook weer bij zijn.

Wens ons STERKTE!!!
Ger Veuger. Denktank lid van de ASV.

## DE HUISVUILSOAP II

Na het verschijnen van dit stuk eiste het ministerie op voorhand een bevestiging vanuit de ASV dat er HELEMAAL NIETS via de ASV met de pers gedeeld mocht worden over dit overleg.
Daarop is dit persbericht verschenen:
Persbericht : ASV weigert zich te conformeren aan voorwaarden huisvuiloverleg

De ASV denktank en het bestuur heeft besloten dat de voorwaarden die het Ministerie IenM met terugwerkende kracht stelt aan het deelnemen aan het huisvuiloverleg een verdere samenwerking onmogelijk maakt.

Woensdag 10 november ontving de ASV het bericht van het Afdelingshoofd Binnenvaart en Vaarwegen, Maritieme Zaken, DG Bereikbaarheid, Ministerie van Infrastructuur en Milieu dat van de ASV verwacht werd uiterlijk vrijdag 12 november toe te zeggen dat de ASV zich zou conformeren aan de voorwaarden die zij stelde om aan het huisvuiloverleg deel te mogen nemen. Die voorwaarden waren niet vooraf gesteld maar bleken te betekenen dat de ASV niets zal mededelen over het huisvuiloverleg aan de pers op straffe van uitsluiting van dit overleg.

Al eerder per telefoon en later per mail (gericht aan de andere gesprekspartners, niet aan de vertegenwoordigers van de ASV) werd de voorzitter van de ASV erop aangesproken, in onderhavig overleg niet conform eerder gemaakte afspraken over vertrouwelijkheid te hebben gehandeld. Dit alles naar aanleiding van een interview dat door haar is afgegeven aan een vakorganisatie, die zich met het onderwerp afvalbehandeling bezighoudt (Afval online).

Die afspraken hielden in, dat niet in detail naar buiten toe zou worden gesproken over cijfers en/of partijen, die bepaalde voorstellen zouden doen om uit de huidige impasse te komen.
Dat die impasse er is en dat alle deelnemende partijen, het ministerie niet in het minst, daar gaarne met een werkbare oplossing uit zouden geraken, daar is iedereen het over eens.
Om daar opnieuw een positieve bijdrage aan proberen te leveren is de ASV op uitdrukkelijk verzoek van het ministerie weer tot dit overleg toegetreden, met als 2 uitgangspunten:
1) De basisgedachten, vastgelegd in het CDNI-akkoord,
2) Voldoende draagvlak onder de schippers, om op een hedendaagse en milieuvriendelijke manier huishoudelijk afval in te kunnen leveren.

Om dat draagvlak te kunnen verkrijgen is laagdrempelige informatie naar de schippers toe onontbeerlijk, of die nu (ASV) georganiseerd zijn of niet. Ook alle andere partijen in het circuit van afvalbehandeling, bijvoorbeeld gemeenten, Rijks-, gemeentelijke of particuliere havens, en afvalinzamelingbedrijven behoren die informatie te krijgen, omdat zij geen van allen misbaar zijn om tot een goed resultaat te komen.

De media zijn daarvoor onmisbaar om niet de schijn van achterkamertjespolitiek op te roepen en daarmee het draagvlak op het spel te zetten, zoals het verleden bewezen heeft.
In ons contact met die media heeft de ASV duidelijk de afspraken over vertrouwelijkheid, zoals hierboven beschreven, als leidraad gehouden en wij vinden het dan ook unfair, onze voorzitter, als deelnemer aan de recente gesprekken, daarmee in een kwaad daglicht te stellen en daarmee verdere deelname aan dit overleg door de ASV ter discussie te stellen.

In een telefoongesprek met de senior beleidsmedewerker (ministerie IenM) is gesproken over het eventueel gezamenlijk uitgeven van een persverklaring. Uitsluiting van de (bepaalde vertegenwoordigers namens de) ASV is niet aan de orde geweest. Bovendien heeft onze voorzitter deze medewerker er op gewezen dat niet zij met de Scheepvaartkrant, maar Afval-online met haar contact heeft gezocht.

Daarbij is o.i. conform de afspraken te werk gegaan: geen cijfers genoemd, niet aangegeven welke inhoudelijke voorstellen door andere partijen naar voren zijn gebracht etc. Het feit dat (niet alleen) de ASV al tijden zegt (zie ook het REBEL rapport) dat de havens hun deel van de verplichtingen niet nakomen mag niet bepaald nieuw genoemd worden, dat op de vraag van afval-online hoe het ministerie daar dan op gereageerd heeft gezegd wordt dat men dit serieus neemt en gaat onderzoeken of deze beweringen kloppen is toch nauwelijks wereldschokkend.

Zoals al aangegeven is: niet de ASV is naar de pers gestapt, maar afval-online zocht contact omdat men wilde weten waarom de ASV weer mee wilde praten en hoe dat proces verliep. Het lijkt ons een legitieme vraag waar een organisatie die bekend staat om haar transparantie toch in ieder geval enig inzicht aan dient te verschaffen.

Los hiervan verschilt de ASV inhoudelijk van mening met het ministerie over wat “vertrouwelijk” nu betekent. Onze voorzitter heeft onze eigen standpunten binnen het overleg naar voren gebracht zoals wij volgens ons ook behoren te doen. Een complete radiostilte is nooit afgesproken.
Dat betekent o.i. dat met terugwerkende kracht het ministerie de regels eenzijdig oplegt voor dit overleg waarbij de meesprekende organisaties monddood gemaakt worden.

De ASV heeft uitgesproken dat zij voorlsnog bereid blijft om, met inachtneming van de 2 eerder genoemde uitgangspunten dit overleg voort te zetten om tot een gedragen en werkbare oplossing te komen, maar mocht het ministerie vasthouden aan haar hierboven aangehaalde uitspraak dan is er ons inziens geen basis meer om verder deze weg te bewandelen.

Bovendien heeft de ASV het Ministerie geschreven dat als men verder geen prijs meer zou stellen op deelname van de ASV, dat de ASV dat graag zou horen, omkleed met redenen.

Echter, op bovenstaande vraag is geen reactie gekomen vanuit het Ministerie.
Wel kwam er een reactie na het ingezonden stuk betreffende deze kwestie van de heer Veuger, denktanklid van de ASV; de betreffende mail vanuit het ministerie met de eis tot radiostilte.

Dus nu zijn we inmiddels in de situatie beland dat de ASV moet beloven niets meer te delen hieromtrent met de pers, en dus met de schipper, op straffe van uitsluiting van het overleg. Wiens belang was dat overleg nu eigenlijk, vraagt de ASV zich af? Wordt het niet eens tijd om samen echt naar een oplossing te zoeken?

Bestuur en denktank van de
Algemeene Schippersvereeniging A.S.V.

Conclusie: **de ASV is niet langer gesprekspartner op het huisvuiloverleg**

# Opmerkingen ASV naar aanleiding van het OTNB van augustus 2016

Naar aanleiding van het OTNB (Overleg Nautisch Technische Bepalingen) overleg met de Rijnvaartcommissarissen en het ministerie heeft de ASV volgens afspraak een aantal opmerkingen naar aanleiding van de stukken die besproken zijn in het OTNB van augustus 2016.

Als eerste hebben wij niet de illusie compleet te kunnen zijn in onze opmerkingen, noch denken wij zeker te kunnen zijn niets over het hoofd gezien te hebben of op de juiste wijze geïnterpreteerd te hebben, echter wij voelen ons genoodzaakt de zaken die we in ieder geval wel kunnen overzien en waar we denken iets zinnigs over te zeggen hebben te benoemen, ten dienste van de binnenvaartsector.

**Suggestie mbt verdeling stukken OTNB**
Zoals diverse malen aangegeven maakt de tijdsdruk waaronder de stukken behandeld worden het onmogelijk zorgvuldig te oordelen en te becommentariëren. Bovendien is de wijze waarop de stukken verspreid worden, waarbij bijvoorbeeld nagekomen stukken, stukken zijn met een eerdere verschijningsdatum die dan al weer herzien zijn, de verwarring onnodig groot, o.i.
Bovendien blijkt dat belangrijke stukken (hefbare stuurhuizen) helemaal niet voorgelegd zijn aan het OTNB waarna er wel besluiten over genomen zijn.
Wij wijzen u erop dat de ASV aan de verantwoordelijken heeft gevraagd ervoor zorg te dragen dat het secretariaat van de CCR stukken die al eerder verschijnen (gezien de verschijningsdata van de stukken betreft dat een substantieel deel ) minimaal een maand voorafgaande aan het OTNB door te sturen naar de betrokkenen waarop deze de stukken aan de aanwezigen van het OTNB overleg kunnen doen toekomen.

**De som der dingen**
Het feit dat er diverse malen als opmerking bij de stukken vermeld staat dat voorstellen doorgang kunnen vinden omdat ze een beperkte financiële impact zouden hebben, vinden wij niet voldoende reden. Al die verschillende maatregelen met al die “kleine financiele gevolgen“ maakt dat het in totaal een groot kostenplaatje wordt ( zoals ook al vermeld in het rapport van K plus V, het is de som der dingen die het zo onhaalbaar maakt)

**Kranen**
**Opmerkingen JWG (15) 8 = RV/G (15) 7Evaluatie van de overgangsbepalingen <u>voor kranen</u>** conform artikel 11.12 ROSR. Aangevuld door **cesnipt16_37nl**
Dit gaat dan over (het moratorium op) kranen (Artikel 24.02, tweede lid, van het ROSR verleent kranen en vaartuigen die voor 1 januari 1995 in bedrijf waren en/of in aanbouw waren, tot de eerste vernieuwing van het scheepscertificaat na 1 januari 2020 overgangstermijnen voor de volgende eisen) waarbij onder andere een handleiding ingeschat wordt als “geen probleem om het in te voeren want het zijn geen grote financiële inspanningen” De ASV zou erop willen wijzen dat al die malen dat men vindt dat het geen grote financiële inspanningen vergt als optelsom wel degelijk een grote financiële inspanning vergt. Wij zien het nut niet van zo’n handleiding en dus lijkt het ons een zinloze uitgave. En in deze tijden zouden alle zinloze uitgaves vermeden dienen te worden. Dit geldt voor meer punten die als verplichting gelden.

| Art. 11.12, lid | Inhoud | Evaluatie |
|---|---|---|
| 9 | Voor kranen moeten de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant van de kraan aan boord aanwezig zijn. Deze moeten ten minste de volgende gegevens bevatten:<br>a) toepassing en functie van de bedieningsorganen;<br>b) maximaal toelaatbare bedrijfslast overeenkomstig de vlucht;<br>c) maximaal toelaatbare helling van de kraan;<br>d) handleiding voor montage en onderhoud;<br>e) algemene technische gegevens. | Geen verdere verlenging van de overgangstermijn, aangezien gebruiksaanwijzingen zonder grote moeilijkheden en zonder grote financiële kosten door een kraanexpert kunnen worden opgesteld. |

**In het cesnipt16_37nl staat vervolgens:**
**Gebruiksaanwijzing :** NVO uiterlijk bij de eerste verlenging van het certificaat van onderzoek na 1.1.2020.
Indien een gebruiksaanwijzing van de fabrikant van de kraan na die datum niet meer kan worden verkregen, wordt de gebruiksaanwijzing opgesteld door een deskundige. Deze gebruiksaanwijzing wordt vervolgens bij de eerste keuring conform het zesde lid, onderdeel c, voorzien van de goedkeuring van de erkend deskundige die deze keuring uitvoert.

**Vervolg Opmerkingen** CESNI/PT (16) 1 rev. 1 2 augustus 2016
**Door de Werkgroep Technische voorschriften voor schepen (CESNI/PT) aangenomen voorstellen ter wijziging van de technische voorschriften voor binnenschepen**

**Opmerkingen Bijboten JWG 15 62 NI**
Het lijkt erop dat de meesten een nieuwe bijboot moeten kopen waarbij nergens aangetoond is dat bestaande bijboten onveilig zouden zijn. En welke bijboten dan eventueel onveilig zouden zijn. We zien alleen dat alles aan dezelfde eisen moet voldoen.
Een onzinnige eis

| | |
|---|---|
| **4.11.4 Redding**<br>Een persoon die in het water ligt, moet door twee personen die zich in de boot bevinden, aan boord kunnen worden gehesen. | Een test om na te gaan of men iemand aan boord kan hijsen. |

Betekent dit dat er in geval van nood altijd 3 personen aan boord moeten zijn? En zijn er ook nog eisen aan gewicht en of kracht van de betreffende personen? Ook dit lijkt wel weer erg ver te gaan.

| | |
|---|---|
| **6.4 Gebruiksaanwijzing**<br>De fabrikant moet een gebruiksaanwijzing verstrekken met daarin ten minste informatie over het opslaan, de beschikbaarheid, de | Strengere eisen. Zonder deze informatie kan misbruik of slecht onderhoud leiden tot de aantasting van het materiaal, waardoor dit mogelijk niet langer bruikbaar is. |
| gebruiksvoorwaarden, het in bedrijf nemen, het onderhoud en de regelmatige controle van de boot. | |

Alweer een gebruiksaanwijzing. Ook hierbij lijkt het of men op werkelijk elk apparaat, product of wat ook wat schippers al decennialang weten te gebruiken opeens gebruiksaanwijzingen eist omdat schippers geen idee meer zouden hebben hoe zoiets simpels als een roeiboot zou functioneren of onderhouden moet worden. Voorstel ASV: schrap de verplichting van een gebruiksaanwijzing

| | |
|---|---|
| **7. Toetsing**<br>De bijboot en uitrusting, alsook het functioneren van de bijboot, worden overeenkomstig de volgende hoofdstukken getest:<br>7.2 Controle van de constructiegegevens<br>7.3 Controle van het resterende drijfvermogen<br>7.4 Stabiliteitscontrole<br>7.5 Praktijktest<br>7.6 Testvaart zonder motor<br>7.7 Testvaart met motor (draaien, bochtig traject, stoppen, achteruitvaren)<br>7.8 Controle van de weerstand (valtest, slepen)<br>7.9 Reddingstest<br>Voor opblaasboten zijn tests in de stroming en om na te gaan of de boot bestand is tegen harde oppervlakken en schuren in 2009 geschrapt. | Strengere eis. De norm legt concrete eisen vast voor alle parameters van de boot.<br>De testvoorwaarden zijn vastgelegd en worden met een kenteken op de boot zichtbaar gemaakt. De Commissie van Deskundigen kan daarom afzien van eigen tests.<br>De Commissie van Deskundigen is niet in staat om het vaargedrag van een bijboot in het kader van de follow-up te toetsen. |
| **9. Aanduiding**<br>De boten moeten aan beide kanten over een reflecterende strook van minstens 0,1 m breed en 1 m lang beschikken (toegevoegd in 2009).<br>Een bord dat het dragen van reddingsvesten verplicht, moet op de boot zijn aangebracht.<br>De boten moeten geïdentificeerd kunnen worden aan de hand van een door de fabrikant aangebracht bord dat tegen slechte weersomstandigheden is bestand.<br>Verplichte informatie (met en zonder inzittenden):<br>- Maximumaantal inzittenden (n)<br>- Draagvermogen (kg)<br>- Massa met uitrusting (kg)<br>- Maximaal motorvermogen (kW)<br>- Maximummassa van de motor, inclusief gevulde brandstoftank (kg)<br>- Materiaal<br>- Bouwjaar / Serienummer<br>- Fabrikant of leverancier<br>- Stempel van de testinstantie | Door de aanduiding is duidelijk dat de bijboot aan de eisen voldoet, dat hij niet is verzwaard (osmose), dat de motor adequaat is enz. |

Hierbij is niet duidelijk wie die tests moeten uitvoeren, de fabrikant of iedere particuliere schipper.
In beide gevallen is het een aanzienlijk kostenplaatje, waarbij het het meest logisch lijkt dat de fabrikant bedoeld wordt . Uitgaande daarvan zal de prijs van het product aanzienlijk beïnvloed worden door deze extra te maken kosten. De vraag is maar, hoe noodzakelijk is dat en waar is dat allemaal uit gebleken?
**Gezien bovenstaande o.a. sluit de ASV zich aan bij de reactie uit 2015 van ESO en EBU betreffende dit onderwerp.**

Mededeling van EBU en ESO

---

Het document RV/G (15) 61 = JWG (15) 08 is besproken in de vergadering van de NTK van 23 september j.l.

De conclusie van de Franse en Belgische delegatie is:

*“ Na het probleem te hebben onderzocht, lijkt het vervangen van de bestaande bijboten door gehomologeerde bijboten de enige redelijke optie. Het opnieuw invoeren van de aangevulde, oude regels van het ROSR van 1995 zou de vastgestelde problemen niet oplossen. Met de overige alternatieven bestaat het risico dat het huidige veiligheidsniveau te sterk wordt afgezwakt.”*

De NTK kan niet akkoord gaan met deze conclusie. Het generiek vervangen van alle bijboten waarvoor geen CE-norm is niet redelijk. Op geen enkele wijze is vastgesteld dat de bestaande bijboten een risico vormen. De Franse en Belgische delegatie hebben ter zake ook geen risicoanalyse overlegd.
Het huidige veiligheidsniveau is voldoende gewaarborgd doordat alle voorheen geplaatste boten door een Commissie van Deskundigen zijn onderzocht volgens de oude regelgeving. De verschillen tussen de nieuwe norm en het oude artikel in het ROSR zijn voor de bijboten die bij de binnenvaart in gebruik zijn, niet maatgevend voor het veiligheidsniveau.

Opblaasboten komen niet voor omdat hiermee de tijd waarbinnen de boot gebruiksklaar in het water moet liggen niet gehaald wordt. Dit wordt ook in het stuk van de Franse en Belgische delegatie vermeld. Desondanks vindt men deze extra voorwaarden wel belangrijk. Een bijboot die met een motor aangedreven wordt is alleen bij passagiersschepen voorgeschreven.

Er bestaan lijsten van de bijboten die aan de tot 1-10-2003 geldende regelgeving voldoen (zie bijlagen). Ons voorstel is om deze lijsten bij de verlenging van het certificaat van onderzoek te hanteren en bij de overgangsbepalingen de clausule toe te voegen dat deze boten tot aan de vervanging mogen worden gebruikt. Daarnaast zijn de experts die de reguliere veiligheidsinspectie doen zeer wel in staat te beoordelen of de aan boord aanwezige bijboot geschikt is voor het doel waarvoor deze gebruikt moet worden.
Voor bijboten zou het overgangsartikel als volgt uitgewerkt kunnen worden:
(zowel artikel 24.02 als 24.06 aanpassen)

**Artikel 24.06, 10.04**

| Artikel | Inhoud | Termijn en voorwaarden | Van kracht |
|---|---|---|---|
| art 10.04 | Toepassing van de Europese norm op bijboten | Aangepast CCR 2014-I-16: N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het certificaat van onderzoek na 01.01.2015<br>Voor 1.10.2003 op een schip geplaatste bijboten, die door een Commissie van Deskundigen op grond van de tot 1.10.2003 geldende regelgeving van het ROSR 1995 zijn goedgekeurd, mogen bij de verlenging van het certificaat van onderzoek na 31 december 2015 aanwezig zijn en gebruikt worden. Dit geldt evenzeer voor de bijboten waarvan bij de verlenging van het certificaat van onderzoek wordt vastgesteld dat deze voldoen aan het vereiste veiligheidsniveau. | 1.10.2003 |

**Bijlage:** Lijsten van bijboten (lijst bijboten voor de Rijn- en Binnenvaart en lijst goedgekeurde bijboten)

| | | |
|---|---|---|
| Annexes are located on website under | RV 2015 NL/DE | rv15_77nlde_2 |
| and | RV/G 2015 NL/DE | rvg15_89nlde_2 |
| Les annexes sont enregistrées sur le site sous | RV 2015 NL/DE | rv15_77nlde_2 |
| et | RV/G 2015 NL/DE | rvg15_89nlde_2 |
| Die Anlagen stehen auf der Website unter | RV 2015 NL/DE | rv15_77nlde_2 |
| und | RV/G 2015 NL/DE | rvg15_89nlde_2 |
| De bijlagen staan op de website onder | RV 2015 NL/DE | rv15_77nlde_2 |
| en | RV/G 2015 NL/DE | rvg15_89nlde_2 |

**Conclusie ASV betreffende bijboten**

De ASV constateert dat er wel degelijk is opgemerkt bij de alternatieven en de conclusie in het betreffende stuk dat de gehomologeerde modellen veel nadelen bevatten, vooral voor kleinere boten,vaak de enige optie voor kleinere schepen. Maar ondanks al die bezwaren (te groot, te zwaar, te duur) is de conclusie toch dat er doorgegaan wordt op de ingeslagen weg. De ASV vraagt met klem deze opstelling te herzien en de suggestie van ESO en EBU ter harte te nemen.

**Opmerkingen RVG16-27 Identificatiemerktekens**
**(artikel 2.04, derde lid, van het ROSR) Aanbrengen van onderscheidingsletters van de Commissie van Deskundigen en van het volgnummer van het certificaat van onderzoek**

“Voorts benadrukt het secretariaat de inhoud van artikel 2.05, eerste lid, van het RPR: “1. Een scheepsanker moet van onuitwisbare kentekens zijn voorzien. Deze moeten ten minste bestaan uit hetzij het nummer van het certificaat van onderzoek van het schip

waartoe het behoort en de letters van de Commissie van Deskundigen die dat certificaat heeft afgegeven, hetzij de naam en de woonplaats van de eigenaar van het schip."

Nu is het zo dat veelal de naam van het schip op het anker staat. Hoe vaak wordt er een anker verloren? Ongetwijfeld vindt men weer dat het "geen grote financiële gevolgen heeft" maar de ASV vindt het een weinig zinvolle maatregel die weer geld kost en vraagt deze maatregel te herzien.

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

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

De heer Veuger heeft destijds namens de ASV heel duidelijk gesteld dat je deze uitgangspunten niet kunt en mag hanteren, tenzij men in de stuurhutten niet zal gaan keuren maar dat konden ze uiteraard niet beloven. Hier ligt dus een groot probleem en gezien de loop der dingen en de vloot die Nederland vertegenwoordigt dient Nederland hiertegen in te gaan anders hebben we een groot probleem.

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

**In hoogte verstelbare stuurhutten**
**Betreft:** Reactie ASV op het wijzigingsvoorstel CESNI m.b.t. de eisen aan in hoogte verstelbare stuurhuizen. **Bijlage:** Verstelbare stuurhuizen (cesnipt16_13nl_corr1)

Gezien het stadium waarin de wijziging van de eisen zich bevindt, er ligt een concreet voorstel vanuit het secretariaat van de CCR, leert de ervaring dat de ASV nog weinig kan veranderen aan het feit dat de CCR wederom met regelgeving komt die wat de ASV betreft ongefundeerd is.

Uit het document met de wijzigingsvoorstellen (wat de ASV alleen heeft kunnen inzien omdat EBU en ESO het openbaar hebben gemaakt) blijkt dat de CCR in 2012 al over de wijzigingen heeft besloten en destijds de sector om een reactie heeft gevraagd. Dat zullen in dit geval EBU en ESO zijn geweest als door de CCR erkende organisaties want bij de ASV is dit niet bekend, ondanks de meerdere malen per jaar dat de organisaties bij elkaar komen om juist de ontwikkelingen op het gebied van de technische voorschriften te bespreken met het ministerie. Zodoende heeft de ASV niet kunnen reageren, simpelweg omdat de ASV niet op de hoogte is gebracht van deze ontwikkeling.

Naar de reden waarom EBU en ESO geen reactie hebben ingestuurd kunnen we alleen maar gissen (is in dit stadium ook niet relevant). Er valt vanuit het oogpunt van de schipper/scheepsexploitant nl. veel op te merken bij de wijzigingsvoorstellen.

Op basis van welk onderzoek of rapportage heeft de CCR geconcludeerd dat er nut en noodzaak is voor het invoeren van de voorschriften. Het is bekend dat er met enige regelmaat materiële schade en persoonlijk letsel ontstaat wanneer een stuurhuis in aanraking komt met een object (brug, sluisdeur e.d.). Echter, is er onomstotelijk bewezen, dat met de nieuwe voorschriften deze voorvallen in grote mate kunnen worden voorkomen in de toekomst? Op basis van ervaring en kennis van het varen in de dagelijkse praktijk stelt de ASV, dat de voorschriften weinig tot geen ongevallen zullen voorkomen. Veel van de ongevallen met stuurhuizen zijn nl. te wijten aan menselijke fouten (onoplettendheid, inschattingsfouten) en/of externe factoren (verhoogd kanaalpeil, incorrect hoogtegegevens) die niet met technische voorschriften zijn te ondervangen.

Naast dat er bewezen nut en noodzaak ontbreekt is (vooralsnog) niet bekend wat de impact zal zijn op de Europese binnenvaartvloot (Rijn en Communautair) van de nieuwe voorschriften. Er schijnt wel een raming te zijn gedaan naar betrokken schepen, maar daarin schijnt men zich beperkt te hebben tot vracht(container)schepen, terwijl veel tank- en passagiersschepen eveneens een in hoogte verstelbaar stuurhuis hebben. De ASV kan zich voorstellen dat er bij nieuw te bouwen schepen/stuurhuizen eisen worden gesteld die aantoonbaar de veiligheid verhogen en die, omdat het om nieuw- ver- of ombouw betreft, voor relatief lage kosten kunnen worden toegepast. De CCR heeft bij de nieuwe voorschriften echter wederom een aantal eindige overgangsbepalingen voor bestaande schepen opgenomen, waaronder een vijfjaarlijkse keuring door een erkend deskundige.

De ASV wijst er al jaren op dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van segmenten schepen (waar al een tekort aan is). Met deze nieuwe voorschriften wordt daar door CCR en Europese Commissie nog een schepje bovenop gedaan. De verplichte periodieke keuring van in hoogte verstelbare stuurhuizen kan eveneens toegevoegd worden aan het lijstje van verplichte keuringen. De kosten van al die losse keuringen worden alsmaar hoger, wat (zeker bij kleinere schepen) de concurrentiepositie t.o.v. andere modaliteiten nog verder verzwakt.

Aangezien de Europese beleidsmakers over deze voorschriften op korte termijn een besluit willen ziet de ASV zich genoodzaakt het gehele wijzigingsvoorstel te verwerpen en onthoudt zich op dit moment van een inhoudelijke reactie per artikellid. Tevens roept de ASV het comité CESNI (wat uiteindelijk het besluit zal nemen) op het wijzigingsvoorstel niet aan te nemen zonder gedegen onder-

zoek naar nut en noodzaak en impact op de Europese binnenvaartvloot.

Vanzelfsprekend is de ASV bereid om de CCR en het comité CESNI de dagelijkse praktijk van het werken met in hoogte verstelbare stuurhuizen toe te lichten.

**Vervanging motor**
Daar heeft de ASV delegatie tijdens het OTNB al het nodige over uitgelegd in de strekking zoals Oostenrijk het ook al aangaf. Een blok vervangen is geen nieuwbouw, immers die doet niets af aan de uitstoot of heeft hier invloed op. De ASV wil erop wijzen dat de term duurzaamheid ook slaat op zo lang mogelijk gebruik en hergebruik van nog waardevolle productiemiddelen. Het is o.i. niet aan de CCR of welke instantie dan ook zich uit te spreken over de wijze waarop een bepaalde emissienorm, wordt behaald, het is aan de ondernemer om te bepalen of dit via revisie kan of dat er andere stappen gezet dienen te worden. Het eindresultaat telt, niet de weg ernaartoe.

**4.2 Elektrische installatie**
Een lastige materie vooral omdat heel technisch is en de ASV hierin afhankelijk is van ESO en EBU De materie is nu meer in Duitse handen en die schijnen haast te willen maken. De ASV wil nogmaals benadrukken dat dit zorgvuldig gedaan moet worden, zelfs als Nederland door andere landen als “dwarsligger” gezien zou worden. Er moet eerst een effectrapport komen anders heeft het geen zin en is het niet zorgvuldig. De ASV heeft begrepen dat hier op aangedrongen zou worden.

**4.8 Mogelijke toekomstige wijzigingen van de voorschriften inzake programmeerbare elektronische systemen.**
Opgemerkt wordt dat dit onderwerp ter sprake komt terwijl er ten tijde van de vergadering geen stukken voorhanden zijn. Gewaakt moet worden dat er geen onnodige regelgeving komt vergelijkbaar met de zeevaart die na 20 jaar weer een volledig CV moet maken en waarbij het het schip helemaal leeggehaald wordt en opnieuw opgebouwd of naar de sloop gedaan. Dit moeten wij natuurlijk niet willen

Wellicht ten overvloede
We zien dat veel eisen nu overgenomen worden door het CESNI, daar waar de ASV had gedacht dat de hoeveelheid eisen wellicht via dit orgaan wat aan banden zou worden gelegd blijkt dat zeker niet het geval te zijn. Veel voorstellen (b)lijken nog steeds discutabel qua nut en noodzaak maar leveren de sector ongelooflijk veel problemen op waarbij opgemerkt dient te worden dat er aantoonbaar al veel schepen verdwenen zijn die, zoals voorspeld, vervangen worden door de lange rijen vrachtwagens waar ook de beleidsmakers mee te maken hebben.

Bepaalde segmenten worden onevenredig hard getroffen: in strijd met het rapport van de CCR “Het schip van de Toekomst”
De ASV wil er nogmaals op wijzen dat in het rapport van de CCR uit 2001 “Het Schip van de Toekomst” staat dat dit soort maatregelen bepaalde sectoren in de binnenvaartmarkt niet onevenredig mogen treffen. Hoeveel bewijs is er nodig als men zelf tot de conclusie komt (zie de geluidseisen) dat bepaalde categorieën aan bepaalde eisen nooit zullen kunnen voldoen?

We begrijpen dat deze opmerking gezien kan worden als een tekst van de ASV die een herhaling van zetten is. Maar dat geldt ook de wijze waarop de CCR blijft doorgaan op deze ingeslagen heilloze weg. Wij kunnen en mogen niet anders dan hiertegen ageren. We wijzen er ook op dat het niet onze verantwoordelijkheid is als we overspoeld worden door stukken geschreven door techneuten als wij wellicht iets over het hoofd zouden zien. Het is en blijft de verantwoordelijkheid van degenen die deze regels over ons uitstrooien. Veiligheid is een goed ding, milieu ook. Maar een super veilig en milieuvriendelijk schip wat niet meer bestaan kan is een treurig resultaat van wellicht goede bedoelingen. Keer op keer wordt de ASV verteld dat men niets kan doen voor de groep schepen die het onderspit delft omdat alle andere landen mee zouden moeten doen. Maar tegelijkertijd wordt ook tegen ons verteld dat bepaalde maatregelen nu eenmaal doorgang vinden omdat men geen meerderheid kon behalen. Dat is een tegenstrijdigheid die niet te rijmen is. Wij vragen het ministerie nogmaals de Nederlandse vloot te beschermen en niet langer akkoord te gaan met maatregelen die die vloot schade berokkent.

Foto:Tineke Veuger

Het bestuur en de denktank van de ASV

# Reactie ASV aangaande het onderwerp geluidseisen

Naar aanleiding van de problematiek wat betreft de CCR geluidseisen heeft de ASV na een gezamenlijk overleg met andere organisaties en een raadpleging van de leden bij de ledenvergadering een schrijven gestuurd naar de betrokkenen.
Daarbij heeft de ASV van haar kant input gegeven betreffende dit belangrijke onderwerp.
De ASV heeft er intern een discussie op losgelaten en de resultaten daarvan willen wij hierbij aan u mededelen.
(uit de ASV vergadering:)

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

Opmerkingen n.a.v. Extra overleg aangaande geluidseisen OTNB 20 -09- 2016 te Zwijndrecht (kantoor BLN)
Wat de ASV opvalt is dat Nederland (vertegenwoordiger ministerie IenM) egt de enige geweest te zijn die heeft aangegeven dat er problemen zouden komen wat betreft de geluidsproblematiek, echter, die stelling is in strijd met de tekst uit Duitsland: (Cesni/pt(16)41): Het voorstel is gebaseerd op de overweging dat enerzijds de bemanningsleden aan boord beschermd moeten worden tegen onaanvaardbare geluidsniveaus en anderzijds ook de eigenaars van deze schepen,voornamelijk particulieren,niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven dus het draagvlak voor een andere houding zou met die twee grote binnenvaartlanden samen toch tot herziening van het beleid moeten kunnen leiden, volgens de ASV.

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

Uit de ASV vergadering:

Reactie ASV Ingaande op de diverse varianten zoals omschreven door ministerie IenM.
Variant 3.1 Het overstappen naar A1
De ASV schaart zich bij andere gesprekspartners tijdens het overleg die aangeven dat het overstappen naar A1 varen een enorm (negatief) effect zou hebben op de bedrijfsvoering en de waarde van de schepen.

De ASV vindt het niet nodig om met allerlei onderbouwingen te komen om de gevolgen aan te tonen. Iedereen kan bedenken dat als je je bedrijf minimaal 4 uur per dag minder kan exploiteren dat veel geld kost, en je bedrijf als productiemiddel dus (veel) minder waard wordt, als het nog te exploiteren is. Het is in ieder geval in strijd met het uitgangspunt dat: "……de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven"

Variant 3.2:introductie van een ontheffingssystematiek bij gelijkblijvende normen.
Deze variant is voor de ASV onaanvaardbaar omdat er inmiddels genoeg ervaring is met hoe het werkt bij de experts. We zien in de praktijk dat de uitvoering volgens de letter van de wet gebeurt omdat de experts bang zijn hun licentie kwijt te raken.

Bovendien sluit de ASV zich aan bij opmerkingen dat dit tot (te) grote onzekerheid leidt. Eerst moet er een meting worden gedaan, vervolgens moet er grote investeringen worden gedaan, waarna een tweede meting pas duidelijkheid geeft over of er wordt voldaan aan de eisen, of dat er ontheffing nodig is.

Wat de ASV betreft is dit een onbegaanbare weg omdat er alsnog investeringen worden gevraagd die eigenaars dwingen het schip op te geven want,ervaringen met de hardheidsclausule leert dat het geen optie is om via die weg aan te tonen dat de investeringen technisch onhaalbaar en/of economisch onverantwoord zijn.
Ook deze variant is zeker geen garantie dat "……de eigenaars van deze schepen, voornamelijk particulieren, niet door de toepassing van de geluidseisen gedwongen mogen worden hun schip op te geven"

Oordopjes als oplossing
Wel doet de ASV de suggestie om oordopjes ter beschikking te laten stellen door de eigenaar van het binnenvaartschip. Net als dat een reddingsvest helpt tegen verdrinking, zullen oordopjes helpen gehoorschade of het voorkomen van gebrek aan (nacht) rust.

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

Wat dan wel?

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

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

Niet haalbaar
Gezien bovenstaand feit vindt de ASV dat het eigenlijk niet aan de orde is of dit, zoals door het ministerie aangedragen werd in het overleg "niet haalbaar zou zijn binnen de CCR". Wat onmogelijk is, is onmogelijk en moet ook zo uitgesproken worden.

Ongeldig argument
De ASV vindt ook een argument zoals genoemd door het ministerie IenM dat "de schipper niet meer gestimuleerd zou worden om iets aan de geluidseisen te doen", een ongeldig argument. Het gaat er om dat schippers investeren in zinvolle zaken en niet in investeren om het investeren.

Uit de ASV vergadering:

Draagvlak voor N.V.O.
Het voorlopige voorstel vanuit het Ministerie IenM is, tenzij andere partijen nog een heel ander idee of oplossing komen:
1. Aanpassen meetprotocol

2. Ontheffingssystematiek
3. A1
4. Hardheidsclausule.
En aanpassing bij N.V.O. ziet de ASV er helemaal niet tussen staan. Dat is ernstig want de ASV had het idee dat bij de aanwezigen dat wel op draagvlak kon rekenen.

Conclusie ASV vergadering

Bovenstaand standpunt is door de leden aangenomen.

Tot zover de reactie van de ASV betreffende de geluidseisen, naar aanleiding van de ASV ledenvergadering. Blijft staan de opmerkingen die we als ASV gemaakt hebben ivm met het vorige OTNB.

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

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

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

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

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

Namens het bestuur en de denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV

Foto:Tineke Veuger

## Alweer inkrimping schuttijden voor de binnenvaart

inkrimping openingstijden laagseizoen Buitensluis Schiedam

In het pittoreske stadje Schiedam staat de glasfabriek die tot volle tevreden door de binnenvaart wordt bevoorraad met producten als zand, kalk etc.
Deze schepen hebben altijd gebruik kunnen maken van de normale openingstijden van de schutsluis Buitensluis .

Nu is het de bedoeling dat er per 1 januari 2017 door de gemeente Schiedam een inkrimping van openingstijden in het laagseizoen (1 november t/m 31 maart)en in het hoogseizoen voor pleziervaart (1 april t/m 31 oktober) uitgebreid wordt. Hierdoor zijn de beroepsschippers in het laagseizoen weer verplicht hun vaarschema,s anders in te delen, en kan het voorkomen dat hierdoor producten niet op tijd geleverd kunnen worden.
De Algemeene Schippers Vereeniging heeft contact opgenomen met de gemeente Schiedam en werd verwezen naar een beleidsmedewerkster/accountmanager van toerisme (!).

Hoe ze het verzinnen dat de binnenvaart bij het toerisme hoort is best wel een apart. Deze beleidsmedewerkster/accountmanager begreep niet dat het om beroepsvaart ging. De ASV stelde het voorbeeld dat deze 7 tot 10 schepen die wekelijks gebruik maken van de Buitensluis gelijk staan aan ca. 280 geladen vrachtwagens per week.

De ASV verduidelijkte dat al vrachtwagens alleen tussen 9.00 en 17.00 mogen rijden, die ook bezwaar zouden gaan maken.
Nu begreep deze beleidsmedewerkster wat het probleem was waarom er bezwaar wordt gemaakt vanuit de schippersorganisatie ASV.

Inmiddels heeft een schipper ook voorgesteld om op afroep buiten de openingstijden de sluis te bedienen.
Dit voorstel is met de beleidsmedewerkster besproken. Zij zegde de ASV toe dat het met het college te zullen bespreken. Ze meldde hierbij dat de schippers niet de enige waren die bezwaar maken, gelukkig is de glasfabriek zelf ook in verweer gekomen, zij zagen ook dat er meerdere problemen bijkomen met deze openingstijden .

De beleidsmedewerkster van Schiedam heeft beloofd dat er met de ASV en glasfabriek binnenkort (binnen een week) contact zal worden opgenomen over de voortgang.

We houden het nauwlettend in de gaten

Algemeene Schippers Vereeniging
25 november om 10:54

Alweer verdwijnen er ligplaatsen

In Deventer is in de zomer voor de helft van de ligplaatsruimte voor de pleziervaart geworden, terwijl er meerdere jachthavens daar zijn. Tegenover de stad is er ook een kade gemaakt voor jawel..... pleziervaart. Ook is er nog een deel afgezet als autoafzetplaats. Gevolg nog er is nog 1 plekje aan de kade over na toestemming van de havenmeester.

En dat betekent dus dat er weer minder ligplaatsen zijn.

Wij hebben dan ook in onze begrotingsvoorstellen niet voor niets aangegeven dat er juist MEER ligplaatsen moesten komen. Vreemd is dat men het dan heeft over "extra" euro's voor de binnenvaart. Krijgt de binnenvaart dan ook euro's terug als men haar ligplaatsen afneemt? Nee dus!

## Onbemand varen?

Een van onze denktankleden heeft het volgende ingebracht wat we graag met u willen delen:

Ik zie op het vlak van onbemand varen, het aansturen die kant op van overheidszijde, of het van Europa komt of zoals nu nog door CCR (en dus moet NL hiermee instemmen) al een hoop ellende op ons af komen.
Hier nog wat puntjes waarmee we kunnen vuren. Het lijkt een jongensdroom, vervoer dat onbemand gaat en wat gaat de overheid hier in pompen om dit mede mogelijk te maken, naast het feit dat ze het ons waarschijnlijk op gaan dringen?

De tien BIT-regels-
1. Stel een zakelijke rechtvaardiging op waar alle belangrijke onderdelen om een besluit gedegen te kunnen nemen in voorkomen
2. Toon de meerwaarde van het project aan voor de eindgebruiker en de samenleving.
3. Zorg voor draagvlak bij alle betrokken partijen, inclusief de eindgebruikers, en toets op organisatorische, bestuurlijke en technische haalbaarheid.
4. Reorganiseer en standaardiseer eerst de werkprocessen die met ICT worden ondersteund en ga pas daarna automatiseren.
5. Breng de technische, organisatorische en bestuurlijke risico's en risicomaatregelen in kaart en elimineer «doormodderen» op voorhand.
6. Zorg ervoor dat de verantwoordelijkheid voor het budget én de opdracht bij één persoon liggen.
7. Faseer de ontwikkeling van het ICT-project zo efficiënt mogelijk en probeer daarbij per fase direct bruikbare producten op te leveren.
8. Sluit aan op de standaarden bij de rijksoverheid en toon de technische haalbaarheid aan.
9. Toon aan hoe er van het begin tot het einde van een project voor gezorgd wordt dat kritiek en tegengeluiden mogelijk zijn en ter harte genomen worden. Openheid en transparantie zijn hierbij het uitgangspunt.
10. Neem een heldere aanbestedingsstrategie op in de zakelijke Rechtvaardiging.

Esther Lubbers

# Sluis Waalwijk

## Voorstel beperking schutlengte Sluis Waalwijk

De gemeenteraad in Waalwijk bespreekt op donderdag 10 november een voorstel om de maximale schutlengte van de sluis naar de gemeentelijke haven te beperken van 86 meter tot 82 meter

Beperking van de schutlengte is volgens burgemeester en wethouders van Waalwijk noodzakelijk omdat de sluis op afstand geschut zal worden vanuit Tilburg. Op dat moment wordt de sluis overgedragen aan Rijkswaterstaat en die is dan verantwoordelijk en houdt het protocol “veilig schutten” aan. Daarbij moeten alle vijf de sluisdeuren worden gebruikt en dat kost ruimte in de kolk van de sluis. De beperking heeft gevolgen voor de maximale lengte van de schepen die vanaf de Bergsche Maas naar de haven van Waalwijk willen, bijvoorbeeld om zand of grind te lossen.

Minder binnenvaart

Alle beleidsmakers en politici blijven zeggen dat ze de binnenvaart een warm hart toedragen, maar ook nu weer lijkt er te worden gekozen voor MINDER binnenvaart. Omdat RWS wil bezuinigen op de bediening heeft men het schutten op afstand ingevoerd,nu betaalt de particuliere schipper het gelag. Schepen groter dan 82 meter zullen niet meer geschut worden. Een keuze die schippers die hier vaak jarenlang varen, en er zelfs de (maximale) afmetingen van hun schip op hebben aangepast hun omzet kost. Ook een keus die voor de bedrijven langs de waterkant “vervoer over water’ weer duurder maakt. Tenslotte weet iedereen dat meer tonnen voor de wal per ton goedkoper is voor de klant. Kortom: alweer wordt de binnenvaart belemmerd.

Schadeclaims

Het gemeentebestuur van Waalwijk verwacht schadeclaims als de schutcapaciteit van de sluis in de Zomerdijk in Waalwijk wordt beperkt van 86 naar 82 meter. De ASV hoopt van harte dat schippers ook de moeite zullen doen om die schadeclaims in te dienen. Kennelijk is de enige boodschap die begrepen wordt de boodschap van de harde euro’s. 10 november wordt de havenverordening besproken bij de commissie Ruimte.

### Schutlengte sluis Waalwijk korter

WAALWIJK De gemeenteraad in Waalwijk bespreekt donderdag 10 november een voorstel om de maximale schutlengte voor de sluis naar de gemeentelijke haven in te perken tot 82 meter. Nu mogen er nog schepen tot 86 meter door de sluis.

Beperking van de schutlengte is volgens het college van burgemeester en wethouders nodig om bediening op afstand mogelijk te maken. Plan is de gemeentelijke sluis in de toekomst vanuit de centrale bedienpost van Rijkswaterstaat in Tilburg te laten bedienen. Rijkswaterstaat eist dat daarvoor dat de sluis voldoet aan het protocol Veilig Schutten, zegt het college. Het protocol schrijft voor dat er altijd gelijktijdig met zowel de eb- als de vloeddeuren wordt geschut, wat de effectieve ruimte tijdens het schutten beperkt.

Voor aanpassing van de maximale schutlengte moet de gemeentelijke havenverordening worden aangepast. De wijziging wordt besproken tijdens een bijeenkomst van de commissie Ruimte op 10 november. Belanghebbenden kunnen dan hun zienswijze kenbaar maken. De gemeente heeft onder meer Koninklijke BLN-Schuttevaer en een aantal watergebonden bedrijven uit Waalwijk uitgenodigd.

De havensluis uit 1964 werd juist afgelopen jaar gerenoveerd en deze zomer officieel in gebruik genomen. Bij de renovatie werden onder meer nieuwe sluisdeuren geplaatst. (BO)

### Gemeenteraad Waalwijk blijft (voorlopig ) bij haar besluit

Schadepost voor schepen tot 86 meter

Waalwijk blijft vooralsnog bij zijn besluit: alleen nog schepen van 82 meter worden geschut.(de ASV denkt dat men bedoelt TOT 82 meter). Het onderwerp “schutlengte sluis Waalwijk” is besproken in zowel de commissie- als de raadsvergadering. De gemeenteraad heeft het onderwerp aangehouden en het besluit dus uitgesteld. De verwachting is dat in het eerste kwartaal het besluit volgt. En dat terwijl diverse schippersorganisaties hebben ingesproken op de raadsvergadering en de ASV een brief heeft gestuurd. De ASV heeft begrepen dat de wethouder daar kennelijk niet van gecharmeerd was. Maar waarom niet? Zou het zijn omdat de ASV oproept tot het indienen van een claim aan schippers van schepen boven 82 meter (tot 86 meter dus)? Maar waarom zouden schippers dat niet doen? Kennelijk vindt iedereen het ook normaal als vrachtwagenbedrijven dat doen als de Merwedebrug gestremd wordt, dus wat is nu het verschil? Waarschijnlijk is dat het enige wat gaat werken. Brieven, inspreken op raadsvergaderingen, argumenten, ze doen er allemaal weinig toe. Harde euro’s lijkt het enige argument dat werkelijk een rol speelt.

**ASV**
@ASV16

Vrachtwagensector dient claims in vanwege stremming Merwedebrug. Hoog tijd dat de binnenvaartsector dat ook doet bij spitssluitingen e.d.

RETWEETS 6 VIND-IK-LEUKS 4

17:13 - 23 nov. 2016

6 4

# Mogelijke stremming sluis II Tilburg

De volgende vraag van Rijkswaterstaat kwam bij de ASV binnen:

Namens de kanaalgebonden bedrijven in Tilburg onderzoekt RWS de mogelijkheid om de eventuele herbouw van sluis II in Tilburg te versnellen. Zij willen zo snel mogelijk met de grotere Klasse IV-schepen kunnen varen. Een eerste inschatting is dat voorbereidings- en bouwtijd nog 4 tot 5 jaar in beslag neemt. De huidige sluis II is geschikt voor Klasse II.

Een van de mogelijkheden is om de huidige sluis II voor langere tijd te stremmen, denk aan een half jaar tot een jaar. Een eerste raadpleging van betrokken bedrijven wees uit dat daar draagvlak voor bestaat ('minste van twee kwaden'). Vanuit Rijkswaterstaat willen we deze gedachte daarom ook polsen bij andere gebruikers van het Wilhelminakanaal Tilburg.

De vraag is hoe ASV staat tegenover een stremming voor lange tijd. En wat voor periode acceptabel zou zijn. Mede op basis van uw reactie weten wij dan hoe we het vervolggesprek in kunnen gaan.

Antwoord ASV:
De ASV heeft bij haar denktankleden geinventariseerd wat de reacties hierop waren en die als volgt doorgestuurd:

Opmerkingen:

1. U spreekt over "bedrijven" die vinden dat uw voorstel de beste is van twee kwaden. Ook de schippers hebben een "bedrijf" en ik kan me toch niet aan de indruk onttrekken dat ZIJ de prijs moeten betalen. Of hebben de "bedrijven" toegezegd omvaartgeld te zullen betalen? Wellicht weet u hoe het ervoor staat in de binnenvaart en de prijzen gaan alleen maar naar beneden, en die zullen hierdoor ook niet stijgen. Dat betekent dus dat de schippers moeten omvaren dus zijn zij degene die hier een zware stem in zouden moeten hebben.
2. Een ander belangrijk punt is dat hierdoor in geval van stremming of iets dergelijks langs de andere route (op de Zuid Willemsvaart) er geen vaarweg meer leidt naar de bedrijven aan de wal. Dat maakt de binnenvaart kwetsbaarder dan nu het geval is.
3. En dan zitten wij natuurlijk met een extra probleem. U vraagt aan schippers met een kleiner schip een extra aderlating ten behoeve van de schippers die dan sneller met een groter schip hier kunnen varen. U vraagt of men mee wil werken aan de eigen omzetderving, want die grotere schepen gaan het werk wegvaren van de kleinere.
4. Ik wil u er op wijzen dat er op dit moment ook al een discussie gaande is betreffende de spertijden van de Beekse Brug waarvan inmiddels aangetoond is dat de filevorming (vooral) met de verkeerssituatie te maken heeft en nauwelijks met de brugopeningen. Toch wil vooral de gemeente Laardijk de spertijden nog uitbouwen. Hoe denkt u dat het gaat worden als er nog meer schepen geconfronteerd worden met die zinloze spitssluitingen, want dat gaat dan de route worden.
5. We weten dat er vreselijke fouten zijn gemaakt door diverse Instellingen o.a. RWS, maar dat ter zijde. De belasting betaler zal de dupe zijn, of t.z.t. worden. Ik vind dat je nu deze vaarweg niet langdurig kunt stremmen omdat er een evt. tijdwinst behaald kan worden om het kanaal in de klasse 1V te krijgen. Er zijn achter sluis 2 vele bedrijven die al zo lang wachten dat er ook daadwerkelijk door de overheid maar eens wat vergoedingen betaald moeten worden, lijkt mij. Dus mij lijkt het niet aan te bevelen of als ASV steun te verlenen, om de vaarweg langdurig te sluiten.
6. Als je de schipper vraagt wat de beste oplossing zou kunnen zijn ligt het er aan welk schip hij exploiteert, een 60 meter of een 86 meter.
7. OK en dan sluiten ze het voor een half jaar en dan gaat er ergens aan de brug van Beek en Donk iets heel fout. Dan mogen we dus over Panheel naar Helmond / Lieshout? in een gunstig geval over Loozen?
8. Na het bekend worden van de plannen voor de uitbreiding van het Wilhelmina kanaal rond Tilburg is er al door een van de omwonenden gemeld dat er grote problemen zouden ontstaan met het grondwater. Deze man heeft gelijk gehad.
9. In het Brabants Dagblad van 2-6-2016 staat dat de extra kosten zijn beraamd op 65.8 milj voor de herbouw van sluis 2 en de afbouw van het huidige werk. Het rijk betaalt 46.6 milj. Zowel de provincie als de gemeente Tilburg dragen 21 milj bij. 4 tot 5 jaar vertraging voordat er een minister een lintje kan komen knippen . Dan nu vragen wat de binnenvaart vindt van een sluiting van 6 maanden of 1 jaar (lekker ingeschat toch) je moet niet raar opkijken als het 2 jaar wordt.
10. Er is maar een antwoord mogelijk denk ik: wij vertegenwoordigen de belangen van de binnenvaart. Hoe kun je aan ons die vraag stellen? Of worden wij ook financieel gecompenseerd door het rijk, provincie en gemeente Tilburg. Die rekening kunnen we toch niet neerleggen bij de verladers zodat onze concurrentiepositie onder druk komt met als mogelijk gevolg meer vrachtwagenbewegingen op het toch al verstopte wegennet in Noord Brabant.

Tot zover de eerste reacties, ik houd u op de hoogte wat vervolgreacties betreft

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma

Hierop heeft de ASV geen antwoord meer mogen ontvangen

# Beekse brug

Vergadering spertijden van de Beekse brug.

Datum vergadering: 21-11-2016 Te Den Bosch

Aanwezig ter vergadering :
Relatie Manager RWS, Hermesgroep (bus onderneming), Provincie Brabant, RWS Hoofd verantwoordelijke Brabant, ASV (Marten Valkema en Paul Markusse), vertegenwoordiger BLN

Marten Valkema deelt een notitie uit aan de overige partners, en zijn bevindingen van een reis, waarbij hij de Beekse brug moet passeren.

De huidige situatie van sperringen worden aangehaald, en wat de consequenties zijn van deze handhaving. Alles is op een tabel beschreven en duidelijk zichtbaar. Maar uit alles blijkt nu toch dat de verkeer opstoppingen ter plaatse veroorzaakt worden door andere factoren als brugopeningen.

Na de brug is er een mogelijkheid voor verkeer om links af te buigen, maar als het niet direct mogelijk is en het voertuig moet wachten, dus het achter hem volgende verkeer ook tot stilstand moet komen, is er een flink aantal voertuigen die een opstopping creëren. Dit is uit de tabellen die zijn gemaakt duidelijk waar neembaar.

Ook zien we in de data dat bij 21 brugopeningen in de ochtendspits geen file veroorzaakt, er bij 7 openingen net voor de spits ook geen file te zien is. Ook in avond spits zijn er geen opmerkelijke verkeer opstoppingen bij brugopeningen geconstateerd. Wij vonden gezien deze rapporten dat de sperringen wel konden worden afgeschaft, maar er wordt graag naar cijfers en tabellen gekeken en gewerkt dat er nu het volgende is afgesproken.

Er word een spertijd van 120 minuten gehanteerd met 3 x een brugopeningen in sper, evenredig verdeeld zowel in de ochtend als ‘s avonds. Dat houdt dus in dat een schip voor passage nooit langer dan 40 minuten oponthoud gaat ondervinden. De precieze opening in spertijd moet nog worden afgestemd met de busonderneming daar deze een nieuwe dienst regeling gaat hanteren per december.

Voor de plezier vaart worden tijdens de spertijden geen openingen gegeven, maar mogen wel de brug passeren in de zelfde opening van een beroep schip. Over het hele jaar is er een kleine verhoging van beroeps vaart te zien, maar een afname van pleziervaartuigen.

Door Marten werd er uitdrukkelijk op gewezen dat een brugopening voor passage plaats vindt voor 2 schepen van tegenovergestelde richtingen zo veel mogelijk moet worden, dit blijkt uit metingen ook dat de brug langer open staat als bij 2 na elkaar openingen.

De bus onderneming vertelt over zijn track en tracing apparaat, dat ook uit leesbaar moet zijn bij RWS, dus gebruikt kan worden bij een brugopening voor het schip, en er op een schip een AIS apparaat aanwezig is en ook gebruikt zou kunnen worden. BLN bracht dit in, wetende dat het weerstand kon verwachten. Als eerste zijn de gegevens daar ter plaatse zeer onbetrouwbaar, liet Marten weten, en ook Paul denkt dat het AIS apparaat niet voor deze doeleinde gebruikt mag worden, dus alleen wat er in de wet opgesteld is door de minister.

Afgesproken is dat RWS deze aankomende maanden gaat bijhouden, opneemt in de tabellen, en dan weer bij elkaar komen om er over te kunnen oordelen.

Per 11 december komt er een nieuwe busdienstregeling, en worden dus de tijden genoemd van openingen in de sper. Het was een zakelijke bijeenkomst waar in duidelijk waarneembaar was elkaar zoveel mogelijk van dienst te kunnen zijn, en dat willen we graag behouden.

De volgende evaluatie is afgesproken op 8 februari van 12.30 uur tot 14.00 uur bij RWS te Den- Bosch.

## Op afstand bedienbare bruggen en sluizen:

het bezuinigen op personeel kost de binnenvaart geld:

Zo was er op zaterdag 1 oktober een storing waardoor alle vijftien provinciale sluizen en beweegbare bruggen van de provincie Flevoland gestremd waren voor het scheepvaartverkeer.

Schippers moeten met de bedieningscentrale in Lelystad bellen als ze willen dat de sluis op afstand bediend wordt, maar sinds zaterdagavond was contact niet mogelijk.

In juli waren er ook al problemen met de communicatiesystemen.

Nog meer problemen provincie Flevoland:
Vanaf 30 september geldt voor de scheepvaart bij Noordersluis in Lelystad per direct een hoogtebeperking. Dat meldt de provincie.

De beperking is het gevolg van een technische storing. De weken hieraan voorafgaande is groot onderhoud gepleegd aan de brug over de sluis. Er werd een gerenoveerd brugdeel in de Noordersluis gehesen. Het is niet bekend waardoor de storing is ontstaan.

# De Haven van Amsterdam stelt voortaan de klant centraal!

PORT of Amsterdam: oftewel de haven van Amsterdam bericht ons

Vanuit ons programma ‘Binnenvaart | Klant Centraal’ is er contact met jullie geweest over de verbeteringen die wij als haven door zouden willen/moeten voeren om onze faciliteiten en service voor/naar de binnenvaart te verbeteren.
Naast alle praktische verbeteringen waar nu aan gewerkt wordt, zoals walstroom en autoafzetplekken, is communicatie ook een belangrijk onderdeel binnen het programma. Ook vanuit communicatie stellen wij voortaan de klant centraal.

**Directe klant en belangenverenigingen vóór eigen branding**
Vanuit het programma ‘Binnenvaart | Klant Centraal’ hanteren we nu de volgende communicatielijn omtrent externe publicaties:

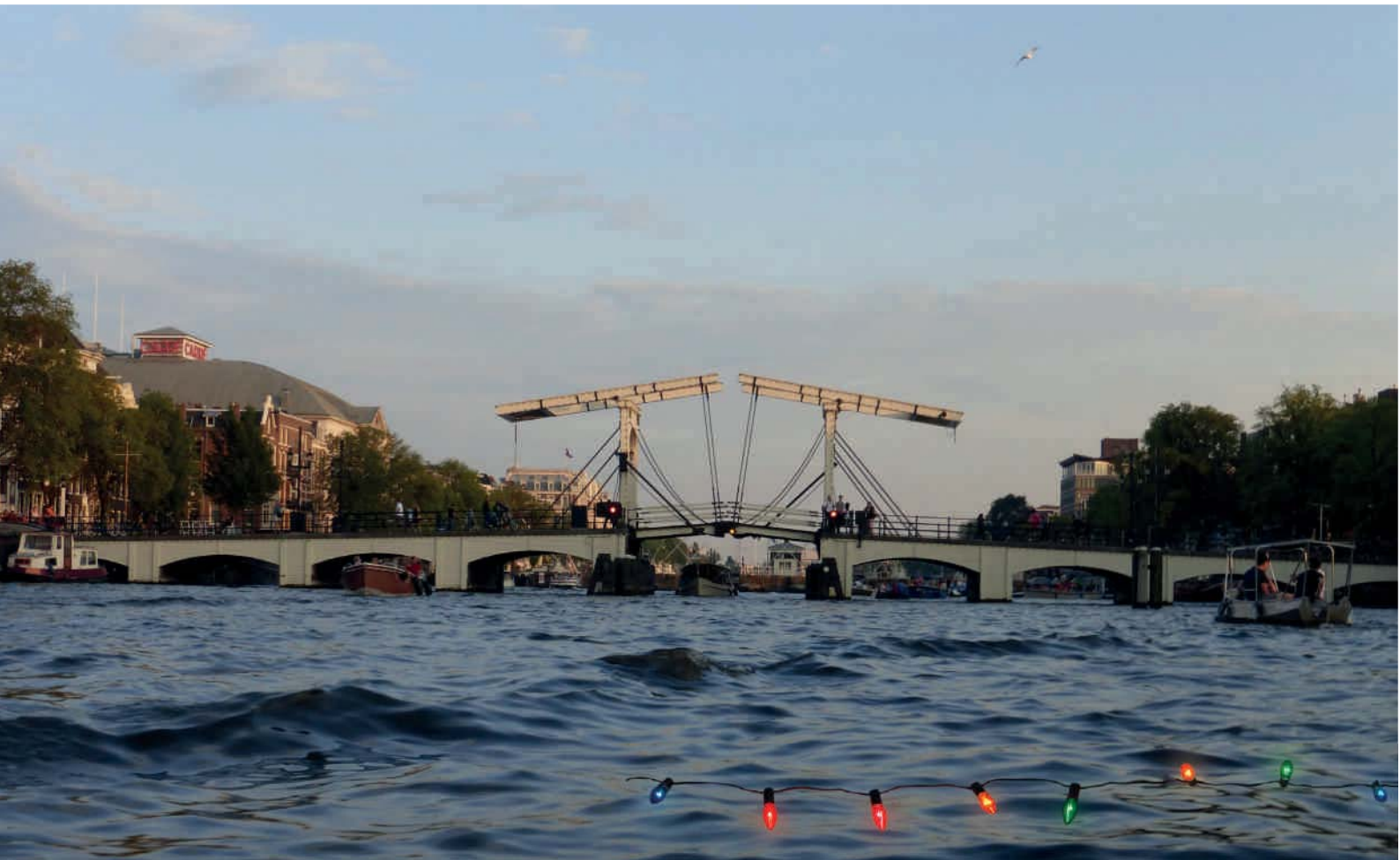
1. intern dan extern
2. klant direct dan
3. belangenverenigingen dan
4. PoA- kanalen (klant indirect) en dan pas
5. vakbladen en evt. overige online platforms

Jullie kunnen zien dat we de eigen branding naar achter schuiven en de communicatie met de directe klant en de belangenverenigingen voorop stellen. Jullie als belangenverenigingen volgen na de klant en bij dezen informeer ik jullie dan ook graag over het bericht welke vanmiddag naar de directe klanten is verzonden.

**Eerste publicatie volgens nieuwe lijn**
Onderaan dit bericht treffen jullie een e-mail welke vanmiddag (viertalig) aan onze directe binnenvaartklanten is verzonden.
Het bericht is nog eenmaal via Outlook verstuurd, maar in de toekomst zullen publicaties plaatsvinden middels een Port of Amsterdam binnenvaartnieuwsbrief. Deze nieuwsbrief ontwikkelen we momenteel en is naar verwachting 1 december gereed.

**Testgroep vanuit belangenverenigingen**
Tijdens de kick off rondvaart van het programma ‘Binnenvaart | Klant Centraal’ spraken we over het opzetten van (jonge) testgroepen binnen de belangenverenigingen.
Op deze wijze kunnen we bepaalde ontwikkelingen, ook op communicatief gebied(!), testen voordat we er de wijde wereld mee in gaan. Ik blijf dit een goed idee vinden en benader jullie hier op een later moment weer over.

Foto:Tineke Veuger



# Verslag WBA 14 juni 2016

**Ligplaatsbeleid.**
Er is een te kort aan ligplaatsen in Amsterdam, daarom word er steeds gekeken waar en aan welke ligplaatsen behoefte is. Daarom word er binnen de regio ”geschoven” tussen de ligplaatsen.

Ligplaats Tolhuis kan benut worden door de binnenvaart mits er contact is geweest met de havendienst. Het is niet meer vrij van havengeld zoals vroeger, Havenbedrijf huurt het namelijk van de RWS.

Het havenbedrijf heeft grote plannen met de Surinamekade, er komen steigers t.b.v. 135 meter schepen. De bewoners aldaar zijn er fel tegen gekant.

**Havengelden**
Het heffen van havengelden is drastisch veranderd, hierdoor zijn er veel klachten binnen gekomen en veel boetes uitgedeeld.
Er zijn nu drietal opgaves mogelijk.
*Vroeg boeken*: Opgave doen voor ligplaats nemen 5% korting geld voor 7, 14 ,28 dagen briefjes.
*Normaalboeken*: Ligplaats nemen en binnen 14 dagen na aankomst opgave doen normaal tarief.
*Laatboeken*: Ligplaats nemen en opgave doen tussen de 14 en 28 dagen normaal tarief plus 5%  uitsteltoeslag.

Op termijn wil men gebruik maken van de AIS gegevens, uiteraard met wederzijdse goedkeuring.

Daarnaast word nog steeds onderhandeld of Zaanstad ook onder Amsterdams havengeld gaat vallen.

De bonden hadden nog wel de opmerking dat havenbedrijf had aangegeven dat het in overleg is gegaan en dat wij hieraan onze goedkeuring hadden gegeven, maar dat is niet zo.

**Passagiersschepen beleid.**
Hier word een duidelijk en helder beleid voor gemaakt om de veiligheid op het IJ te verhogen. Zodat niet iedereen met passagiers uit de stad het IJ op mogen varen. Storingen Oranjesluizen.

De bonden maken zich zorgen om storingen van de Oranjesluizen en de effecten hiervan met name voor de grotere schepen. Een oplossing zou zijn doorvaren net als vroeger en betere software plaatsen. Of eventueel een tweede sluis bij bouwen.

**IJ sprong.**
De Gemeente Amsterdam wil een brug over het IJ, want het veer verkeer raakt overvol en kan het verkeer niet aan. Havenbedrijf Amsterdam houd dit echter tegen om nautische redenen, daarbij geeft het wel aan een brug te bouwen in het verlengde van de verbindingsdam en dan moet hij minstens 12 meter hoog zijn en een openingsklap hebben van 16 meter.
Of ze moeten een tunnel verbinding maken zogenaamde IJpleintunnel.

**Houthaven.**
Er komt een aanvaringsbescherming in de Houthaven om binnenvaart en pleziervaart hier te scheiden.

**Huisvuil.**
Havenbedrijf Amsterdam wil in samenwerking met de Gemeente huisvuil containers te plaatsen, maar dit is afgeraden door andere Gemeenten. Omdat huisvuil gauw bedrijfsafval wordt en de verwerking dan van €70 per ton al gauw naar € 300 per ton gaat. Hier is nog geen oplossing voor.

**Klanttevredenheidsonderzoek.**
Hier zijn verbeter punten naar voren gekomen, omdat Amsterdam niet echt goed scoorde. Hier word een projectorganisatie opgericht. Dit om te onderzoeken hoe de klanttevredeheid verbeterd kan worden.

Piet Bennik

# Verslag WBA 25 oktober 2016

Op 25 oktober is er weer WBA overleg geweest in Amsterdam.

Havengeld
Het grote nieuws is dat de college van Zaanstad akkoord is voor het gelijk trekken van het havengeld met Amsterdam. Het zal nog wel een jaar duren eer dat het werkelijkheid is, maar de eerste stap is gezet. Ook is er gesproken dat het innen van het havengeld in Amsterdam verre van ideaal is. Hier zal verandering medio november in komen.

Ligplaatsen
In de wintermaanden kan in overleg met de havendienst ligplaats genomen kunnen worden bij het Tolhuis, echter hier is men wel havengeld plichtig. Echter was er nog wel de vraag om in het weekend toch vrij te liggen. Hier komt in het volgende WBA een besluit over.

Binnenvaart centraal
Dit project loopt en we verwachten dat er positief word gereageerd op de inbreng van de organisaties over de faciliteiten, zoals walstroom tarief gelijk aan rest van Nederland, auto steiger Afrikahaven, auto afzet plaats veranderen is oostelijk havengebied. Extra drinkwater tappunten en milieu straat bij de auto afzet plaats Westhaven en Haparandedam.

Stand van zaken eisen passagiersschepen op het IJ
De divisie Havenmeester introduceert een goed, werkzaam en doorzichtig exploitatievergunningenbeleid voor het havenwater van Amsterdam, waardoor sturingsmogelijkheden worden toegevoegd om veiligheid voor de scheepvaart en opvarenden te verhogen. Het exploitatievergunningenbeleid moet worden gedragen door de ”gebruikers” en hen de nodige zekerheid geven voor de exploitatie van hun schepen.

Er zal worden gewerkt met een publiekrechtelijke vergunning afgegeven door de havenmeester namens het college van B&W. Verder is het de bedoeling dat uitgifte op de minst bezwarende wijze plaats zal vinden voor de ondernemer die een exploitatievergunning wenst te krijgen en daarvoor een aanvraag wil indienen. De administratieve lastendruk voor de ondernemer dient daarom laag te zijn en blijven.

Voor het binnenwater van de gemeente Amsterdam geldt al langer een exploitatievergunningenbeleid. Deze exploitatievergunningen worden uitgegeven namens het college van burgemeester en wethouders door Stichting Waternet. De handhaving van dit vergunningstelsel wordt door Stichting Waternet verzorgd. Uitgangspunt voor het beleid voor het havenwater is dat de wijze van aanvraag en uitgifte van exploitatievergunningen havenwater zal aansluiten bij de exploitatievergunningen binnenwater. Bovendien is het de bedoeling dat dezelfde handhavingsmethodiek wordt gebruikt voor beide exploitatievergunningenstelsels, ofschoon beide voor een ander vaargebied gelden.

Storingen Oranjesluizen en Schellingwouderbrug
De binnenvaart organisaties geven aan zich zorgen te maken over het effect van de storingen. Bij grote wachttijden zou openzetten een oplossing kunnen zijn.

Piet Bennik

## Persbericht begrotingsvoorstellen 2017

De ASV heeft in de aanloop naar de verkiezingen, maart 2017, nogmaals haar zorgen omtrent de binnenvaart kenbaar gemaakt aan de woordvoerders in de Tweede Kamer. Daaraan gekoppeld heeft de ASV een begrotingsvoorstel ingediend. Bovendien heeft de ASV duidelijk gemaakt waar door gewijzigd beleid de begroting ontzien zou kunnen worden.

De ASV spreekt in een begeleidende brief de hoop uit dat de volksvertegenwoordigers haar zorgen deelt wat betreft de situatie voor de binnenvaart. Ook spreekt de ASV de wens uit dat de diverse partijen dat laten meewegen in hun verkiezingsprogramma. De ASV wil graag zien waar de verschillende partijen staan ten opzichte van de binnenvaartsector.

Pensioenregeling vanwege koude sanering
Een van de onderwerpen die hierin naar voren komen zijn de CCR eisen waarbij alle schepen nu aan nieuwbouweisen moeten voldoen. Dat dat niet realiseerbaar is, was en is bij alle partijen bekend. Dit zal leiden tot het verdwijnen van alle schepen beneden 1500 ton en daaraan gekoppeld voorspelling voor een verschuiving van vervoer van water naar vervoer over de weg. De minister heeft de moties die dit voorkomen kunnen niet uitgevoerd waardoor er niets anders overblijft dan een koude sanering van oudere, kleinere schepen. Daarom vraagt de ASV om een pensioenregeling voor schippers die door gedwongen worden hun bedrijf te beëindigen.

Overige aandachtspunten
Specifiek heeft de ASV een aantal essentiële punten genoemd welke aandacht vereisen:

1. Geluidseisen die gesteld worden aan vaartuigen waaraan niet te voldoen is.
2. Eisen aan de aanwezige of de te plaatsen nautische apparatuur.
3. Het her motoriseren van een bestaand binnenvaartschip.
4. Gelijkheid in eisen voor alle vaartuigen, zowel Rijnvaartschepen als kanaalschepen.
5. Uitstoot, en emissie eisen.
6. Bemanningsvoorschriften, werk- en rusttijden.
7. Huisvuil problematiek.
8. Wacht- en rust plaatsen.
9. Oneerlijke concurrentie, op zowel water, spoor als wegvervoer.
10. Oneerlijke marktmachtsverhoudingen qua aanbieders van transporten.
11. Oneerlijke concurrentie gestimuleerd door banken, wegens uitstellen van faillissementen.
12. Oneerlijke concurrentie en ingrijpen in de markt d.m.v. Europese subsidies.

Economische situatie binnenvaart: gebrek aan markttransparantie
De ASV wijst de Kamerleden erop dat sinds de recessie( 2008) uitbrak, er een vermindering van lading is wat betreft vervoer over water waarbij nu in 2016 die markt nog steeds niet hersteld is. terwijl de overheid beweert dat er een stijgende lijn is in het lading aanbod, zien wij dat het financieel geen verbetering brengt bij de particuliere schippers.

Doordat de ondernemer geen volledig inzicht heeft in de ladingstromen, in alle segmenten, zijn er vele onnodige ledige scheepsverplaatsingen met alle negatieve gevolgen van dien. Het milieu lijdt daar het meest onder. De grootste nadelige gevolgen voor de ondernemer zijn dat er beneden de kostprijs vervoerd word. Ook dit vormt een bedreiging van het voortbestaan van diverse ondernemingen en de diversiteit van de binnenvaartvloot staat op het spel.

Wel woorden geen daden van de politiek:
Als wij tot op heden alle politieke geluiden horen is het een noodzaak om goederen te vervoeren via het water, en zelfs een uitbreiding wordt voorgestaan, maar een uitvoering van deze gedachten kunnen wij in het huidige beleid niet ontdekken. Als alle verplichtingen die de binnenvaart worden opgelegd zoals hier boven omschreven worden uitgevoerd, gaan er in de aankomende periode veel, zelfs zeer veel ondernemers in alle categorie tonnages schepen uit het vervoer verdwijnen door dat men niet aan de opgelegde eisen kunnen voldoen . Wat daar de consequenties van zullen zijn laten wij voor rekening van de desbetreffende regering komen.

Eisen aan de sector maar de overheid laat het afweten
Met zorg constateren wij telkens weer wat onze sector wordt opgelegd (naast de onmogelijke regelgeving ook extreem hoge boetes) terwijl de overheden zelf al geruime jaren lang bezuinigen op onderhoud van vaarwegen. Deze bezuinigingen kenmerken zich bijzonder door oplopende wachttijden bij sluizen en bruggen, wat voor onze dienstverlenende sector een negatieve uitstraling veroorzaakt naar de ontvanger toe, en van zijn goederen. Door de langere vaartijd op het af te leggen traject moet er in veel gevallen een extra overnachting gepland worden, om aan de vaar- en rusttijden wet te voldoen. Ook komt het met regelmaat voor dat kunstwerken niet optimaal bediend kunnen worden door bezuinigingen op personele bezettingen, het meest schrijnende voor beeld is de Spooldersluis in Zwolle: deze sluis in de hoofdvaarwater route wordt tussen 10.00 uur en 12.00 uur niet bediend wegens bezuinigingen. En zelfs de minimale voorzieningen zoals op- en afloop gelegenheden voor de bemanning verkeren veelal in slechte staat van onderhoud of zijn in het geheel niet (meer) aanwezig.

Met enige verbazing vernemen wij dat men het voorstaat om de ladingstromen over het water te stimuleren, maar dat de benodigde financieringen voor verbeteringen aan de vaarwegen elk jaar een neerwaartse tendens ondergaan om over verspilling maar niet te spreken, zoals aan het Wilhelmina-kanaal in Noord-Brabant waar de verruiming pas na ca. 4 jaar wordt gerealiseerd.

Foto:Gerberdien Lesage

# Bijlage ASV begrotingsvoorstellen

1: Extra budget voldoende voor aanpak alle knelpunten, onderhoud en bediening bruggen en sluizen

Achtergrondinformatie:
Uit de Scheepvaartkrant: COV: “de staat van het vaarwegennet voldoet maar net aan de norm ( monitor infrastructuur en ruimte) en laat een dalende lijn zien. Uit cijfers van de algemene Rekenkamer blijkt dat er tot 2020 een tekort van 400 miljoen euro voor onderhoud aan het hoofdvaarwegennet ontstaat”. “Veel infrastructurele kunstwerken zijn halverwege de twintigste eeuw aangelegd en naderen het einde van de levensduur. Hier is 367 miljoen euro begroot en de COV meent dat dit ruim 50 miljoen minder is als in 2016. Dus weer minder en dat is bezuiniging op bezuiniging.”

1 Knelpunten:
1a Ligplaatsen:
Het aantal en de staat van wacht- en rustplaatsen moet de komende vier jaar worden uitgebreid en aangepast waarbij de ASV een onderscheid maakt tussen overnachtingshavens en ligplaatsen voor langere termijn.
Achtergrond: er zijn te weinig ligplaatsen voor de binnenvaart en de ligplaatsen moeten aangepast worden zodat ze veilig en betrouwbaar zijn.

1b Overnachtingsplaatsen:
Deze ligplaatsen zijn noodzakelijk vanwege regelgeving (vaar en rusttijdenbesluit). Nu al is er een tekort aan deze ligplaatsen. Bovendien horen de ligplaatsen te voldoen aan het feit dat men werkelijk kan rusten.
Voorbeelden: Er is een ligplaatsentekort op de Gelderse IJssel, het traject Lith-Moerdijk, Lek en Schuilenburg-Terhorne.
Uitbreiding zou gewenst zijn in b.v. IJmuiden, Terneuzen, Grave, Lith en buiten Amsterdam en buitenkant Eefde. Met uitbreiding van deze punten zijn al veel problemen opgelost (De ASV heeft het hierbij alleen over de vaarwegen van het rijk).
Recent voorbeeld: bij de sluis van Terneuzen. Voor de bouw van de nieuwe sluis worden te weinig ligplaatsen gerealiseerd.

1c Ligplaatsen voor langere termijn.
Ook schepen moeten soms voor langere tijd liggen. Of vanwege privé omstandigheden (ziekte bijvoorbeeld) of vanwege reparaties aan het schip, of omdat er geen werk is voor het schip en de schipper. Vanwege het beleid van RWS om overal de toegestane ligduur te beperken is hier ook een groot tekort ontstaan
Dus: moeten er verdeeld over het land op minimaal 5 plekken ligplaatsen gecreëerd worden waar schepen langdurig gebruik van kunnen maken. (of het weghalen van de bordjes maximale ligduur 3X 24 uur dan zijn de kosten verwaarloosbaar)

Bijvoorbeeld:
Het Twente kanaal. Daar zijn eigenlijk genoeg ligplaatsen maar omdat men er niet (langer) mag blijven liggen wordt dat door schippers als een tekort aan ligplaatsen ervaren.
Sluiskil is ook zo’n plek omdat er borden staan net als de Kilhaven waar bovendien de haven vaak veel te klein is. Uitbreiding ligplaatsen zou in Willemstad ook noodzakelijk zijn.

1d Ligplaatsen algemeen:
Er dienen goede afloopmogelijkheden te zijn bij de ligplaatsen,
Voorbeeld: IJmuiden waar nauwelijks afloopmogelijkheden zijn.
Kosten: bouwen van steigers of bestaande steigers onderhouden zodat ze weer toegankelijk worden gemaakt voor de schippers.

1e Stroomvoorziening
Er dient een goede en betaalbare stroomvoorziening te zijn bij ligplaatsen

2 Huisvuilafgifte
Zeker bij sluizen die op essentiële vaartrajecten liggen, waar een hek omheen staat (om te voorkomen dat anderen misbruik maken van de voorziening) moeten schippers hun huisvuil in goedkope open containers kunnen afgeven.

3 Onderhoud:
Voorstellen;
Het onderhoud aan vaarwegen van zaken die nu bekend zijn en voor onveilige situaties zorgen maar pas vanaf 2022 gepland staat moet met 5 jaar naar voren gehaald worden en in 2017 worden aangepakt en uitgevoerd.

Voorbeelden:
De Krammersluizen waarbij de binnenvaart geen gebruik meer mag maken van de jachtensluis doordat het remmingwerk volledig onbetrouwbaar is geworden
De Palen bij Sluiskil
Buitenzijde Weurt: De balken zijn verrot en er zijn al stukken weg van het remmingwerk. Van deze slaapplaats wordt veel gebruik gemaakt, rijen breed liggen schepen er iedere avond.
De ASV wijst daarbij in het algemeen op overige zaken waar vlaggen of verbodbordjes zijn geplaatst als steigers en palen niet meer betrouwbaar zijn, maar er niet gerepareerd wordt.

4 Bediening bruggen en sluizen:
Onmiddellijk terugdraaien van bezuinigingen waarbij de complexen gedurende een gedeelte van de dag niet door binnenvaart gebruikt mogen worden.
Voorbeeld: de Spooldersluis (Zwolle) waarbij tussen 10.00 uur en 12.00 uur geen bediening plaatsvindt
Kosten: investeren in bedienend personeel

5. Pensioenvoorziening
Binnen 2 jaar een goede pensioenvoorziening functionerend hebben voor schippers die gedwongen worden hun bedrijf te beëindigen door CCR regelgeving

Uitleg:
Wetende dat er sprake is van een koude sanering van de vloot kleinere schepen, wetende dat de minister de motie niet uitvoert waarbij deze schepen vrijgesteld worden voor CCR regelgeving, wetende dat de CCR regelgeving bewust in het leven is geroepen om oudere schepen te laten verdwijnen (CCR “het schip van de toekomst 2001) niet gebaseerd op urgentie als veiligheid of milieuschade, vindt de ASV dat de minister deze gedupeerde schippers van deze duurzame productiemiddelen dient te compenseren voor de geleden schade.
Daarom is de ASV ervan overtuigd dat een pensioen- of afvloeiingsregeling goed verdedigbaar is.
Ten eerste legt de minister al enkele hele tijdlang de Kamermotie naast zich neer, waarin haar werd opgedragen om de excessieve CCR-eisen teruggedraaid te krijgen.
Bovendien is het inmiddels zo dat mocht een andere regering dat ooit wel willen, alles al zover in gang gezet of uitgevoerd is, dat het niet meer haalbaar is of niets meer voor gedupeerden betekenen kan. Nu kunnen die mensen niet anders dan hun bedrijf een stille dood laten sterven, sommigen blijven op hun schip wonen, een aantal gaat naar de sloop en de rest blijft in de markt, hetzij te koop, waardoor voor elk ander actief schip ook geen redelijke prijs meer te krijgen is.

Kosten: wat de ASV betreft mag dat wel behoorlijk meer zijn als de IOAZ-regeling, zeker als daarbij het schip wordt ingenomen, eventueel voor opname in een soort schepenreservebank. Dat is tijdens de eerste jaren van de crisis ook al eens geopperd. Op Europees vlak iets vergelijkbaars door de EU-subsidie voor het watertruck+ project en de eenzijdige subsidie voor Seine-Nord.
6. Een stop op de regelzucht vanuit de CCR.
De eisen die vanuit de CCR aan binnenvaartschepen worden gesteld, moeten praktisch uitvoerbaar zijn en ook te bekostigen. Andere eisen zoals bijvoorbeeld de geluidseisen, maar ook eisen die aan bepaalde type schepen niet gesteld kunnen worden (hoogte verblijven bijvoorbeeld) wijzen we om deze reden af. Kortom: zoals eerder afgesproken: nut, noodzaak en haalbaarheid van regelgeving moet op

voorhand aangetoond zijn.
Dit geldt wat de ASV betreft ook met terugwerkende kracht voor de regelgeving ROSR waar deze impactanalyse nooit heeft plaatsgevonden.

7. Gelijk speelveld en eerlijke concurrentie
7a.Subsidies zowel landelijk als Europees moeten voldoende worden getoetst zodat ze niet zorgen voor een ongelijkspeelveld. De ASV ziet liever geen subsidie dan één die de markt ernstig verstoort zoals Europese subsidie die verstrekt wordt aan de "bakjes van Weyts", of korting geven in havengeld aan schepen die voldoen aan "Green award" waarbij voorbijgegaan wordt aan milieuvriendelijke oplossingen die hiervoor niet meetellen (zonnecellen, gebruik van windenergie) .....voorbeeld: Bergen op Zoom
7b Eerlijke concurrentie: Markttransparantie
Een gelijk speelveld zou de onderhandelingspositie van de schipper meer tot zijn recht laten komen. Daarbij vraagt de ASV om markttransparantie. Zij heeft daarvoor het voorstel van een AGORA gelanceerd en zou dat voorstel ondersteund willen zien door de Minister

Tenslotte
De ASV begrijpt dat de bedragen waar we voor de binnenvaart om vragen hoog lijken te zijn. Maar wij zijn ervan overtuigd dat deze sector het waard is om nu eens echt in te investeren. Let wel dat er op de vaarwegen de afgelopen jaren vooral bezuinigd is terwijl er tegelijkertijd wel veel geld gaat naar projecten (zoals sluizen Terneuzen en IJmuiden) waar we als binnenvaartsector niets aan hebben (het gaat tenslotte hierbij tenslotte om vergroting voor zeeschepen en passagiersschepen) onder het mom "binnenvaart". Nu wordt het toch wel eens tijd geld ook werkelijk ten bate van de binnenvaart te besteden.
En waar u als politicus wellicht kijkt naar wat eventueel nu haalbaar is, kijkt de sector naar een langere termijn: er moet doordrongen worden van het besef dat de binnenvaart waardevol is en dus iets "kost"en daarom moet er gevraagd worden om echte keuzes te maken. Dat vragen wij dus ook aan u.

Wijziging beleid zou al veel oplossen
Daarnaast wil de ASV erop wijzen dat in plaats van grote investeringen ook een ander beleid al veel op zou lossen, dat andere beleid zou heel weinig investeringen vragen van de overheid en zou daarmee tevens laten zien dat men oog en oor heeft voor de noden van de binnenvaart. Een win-win situatie dus, lijkt ons.

Wijziging beleid betekent geen extra kosten voor Pensioenen
Het onderwerp pensioenen voor schippers die gedwongen worden hun bedrijf te beëindigen vanwege de CCR regelgeving kan door voor een gewijzigd beleid makkelijk ondervangen worden. Als de minister de motie uitvoert waarin kleinere schepen uitgezonderd worden van de CCR regelgeving is deze kostenpost niet nodig. Dan kunnen deze schepen blijven varen tot ze door een natuurlijk proces hun bestaansrecht verliezen.
In dezelfde orde zou er stelling genomen moeten worden tegen de oneerlijke concurrentie zoals bijvoorbeeld door Europa in de vorm van het subsidiëren van de watertruck+ (de bakjes van minister Weyts), die zullen veroorzaken dat kleinere schepen direct in hun voortbestaan worden bedreigd.

CCR: Wijziging beleid betekent geen extra kostenposten zoals subsidies voor schepen.
Pas de nadere regelgeving alleen toe bij gebleken nut, noodzaak en haalbaarheid: Daarbij denken we bijvoorbeeld aan de geluidseisen waar ongeveer geen enkel schip aan kan voldoen (zie bijlage)

Ligplaatsen:
In plaats van een (dure) ligplaats te creeren: (volgens ingewijden kost dan 1 miljoen per ligplaats) kan men ook hierbij deels kiezen voor een gewijzigd beleid. Daar waar de problemen vooral ontstaan omdat schippers slechts voor beperkte duur ergens mogen liggen (en waar overduidelijk op zich ligplaatsen voldoende zijn) zou men kunnen volstaan met het weghalen van de bordjes van maximale ligduur (1X24 uur of 3X24 uur). Als, waar dat mogelijk is, deze bordjes verwijderd zouden worden zou dit al een grote impact hebben op de situatie voor de schippers.

Ook is het verdwijnen van ligplaatsen aan de orde. Zo is er bijvoorbeeld in de scheepvaartstad bij uitstek; Rotterdam ontzettend veel verdwenen aan havens met ligplaatsen. Nu wil men in de Merwehaven zelfs een drijvende boerderij plaatsen. Die hele haven is onttrokken aan de binnenvaart net als in Rotterdam bijvoorbeeld de Rijnhaven, Leuvehaven, Zalmhaven etc. Allemaal ontoegankelijk gemaakt voor de binnenvaart. Soms is het een museumhaven geworden (Leuvehaven) soms helemaal gedempt (Zalmhaven). Maar ook in Amsterdam zien wij deze tendens waar bijvoorbeeld de Vlugthaven verdwenen is en de Houthaven niet tot nauwelijks meer toegankelijk is voor vrachtschepen.
Wat wij vragen is terug te krijgen wat ons ontnomen is. Het is natuurlijk niet aan de orde dat dit als "extra geld voor de binnenvaart' gezien zou worden. Het afnemen van ligplaatsen is tenslotte ook nooit op de conto van de binnenvaart bijgeschreven.

Beleid beïnvloedt begroting
Dit zijn zomaar wat voorbeelden om duidelijk te maken dat het niet altijd om veel geld gaat, maar dat er met gewijzigd beleid ook veel op te vangen valt. Als de minister er echter voor kiest haar beleid niet aan te passen dan lijkt het ons ook dat de kosten daarvoor bij haar ministerie zouden moeten komen te liggen, en niet bij de particuliere schipper.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Foto:Gerberdien Lesage

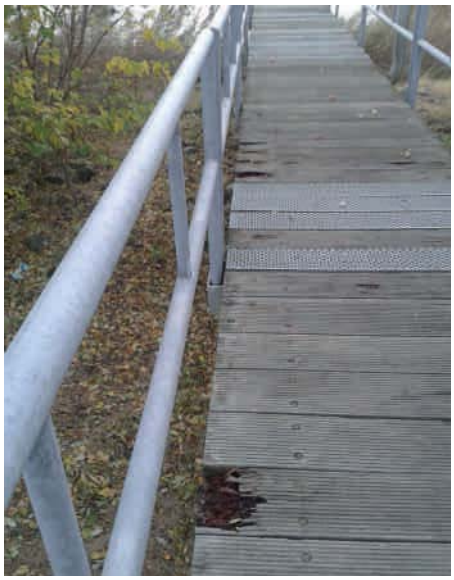
# Verboden te betreden!

Dit is hoe een van onze leden de korte steiger in de vluchthaven van Tholen aantroffen afgelopen dinsdag.

De schipper heeft Post Wemeldinge gebeld, maar zij wilden niet veel informatie geven. We konden een klacht indienen bij het meldingsnummer van Rijkswaterstaat. Of het met kerst al gerepareerd is, wisten ze ook niet.

Onderhoud is blijkbaar alleen voor binnenschippers verplicht.

**Rijkswaterstaat kan volstaan met een bord: verboden te betreden.**



**Vragen van het statenlid R.A. Viergever en R. van Tilborg (SP) ingevolge artikel 44 reglement van orde**

**AANHANGSEL**
tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland **2016 nummer 116.**

| **Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Weekendsluiting Middensluis Terneuzen** | **Antwoorden van gedeputeerde staten:** |
|---|---|
| (ingekomen 23 september 2016) | |
| 1. Is het college op de hoogte van het feit dat RWS-VWM a.g.v. een efficiency-maatregel de Middensluis niet langer in het weekend zal bedienen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is het college hier op voorhand over geïnformeerd? | 1. Wij hebben dit uit de pers vernomen en waren niet op voorhand geïnformeerd. |
| 2. De beroepsvaart neemt een belangrijke plaats in wanneer het om vervoer over water gaat. Is het college het met de SP eens dat een weekendsluiting van de Middensluis directe economische gevolgen heeft voor Zeeland en de binnenvaartsector. Zo nee, waarom niet? | 2. Wanneer weekendsluiting leidt tot langere wachttijden bij het sluizencomplex van Terneuzen dan heeft dit directe economische gevolgen voor de binnenvaart. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat in het weekend van 17-18 september en 24-25 september extra is gemonitord op het aanbod van scheepvaart en de wachttijden. Dit heeft er toe geleid dat in beide weekenden een aantal keren in de Middensluis is geschut om onacceptabele wachttijden te voorkomen. Rijkswaterstaat heeft dezelfde aanpak gekozen in de weekenden van 1-2 oktober en 8-9 oktober. |
| 3. RWS-VWM spreekt over een "efficiencymaatregel waarvan de scheepvaart niets zou moeten merken". Is het college het met de SP eens dat deze efficiencymaatregel voortkomt uit een bezuiniging op de inzet van inhuurkrachten maar dat de organisatie onvoldoende personeel in vaste dienst heeft om dit op te vangen en daardoor de gevolgen doorschuift naar de binnenvaartsector en de Zeeuwse economie in zijn algemeenheid? Zo nee, waarom niet? | 3. Rijkswaterstaat heeft zelf in haar berichtgeving aangegeven dat de maatregel wordt ingesteld vanwege beperking van inhuurkrachten. Rijkswaterstaat heeft de afgelopen jaren forse bezuinigingen moeten doorvoeren. Daarvoor zijn eerder in goed overleg met gebruikers(organisaties) maatregelen genomen om de benodigde bezuinigingen in te vullen. Aangezien Zeeland voorloopt voor wat betreft bediening op afstand van sluizen in Nederland, heeft dit geen ernstige nadelige gevolgen voor de scheepvaart opgeleverd. Het verrast ons dan ook dat die grondige en gewaardeerde werkwijze om maatregelen in te vullen nu niet is gevolgd. Rijkswaterstaat geeft aan dat de negatieve effecten van een efficiency maatregel voor de gebruiker minimaal moeten zijn. Wij vinden dat een goed uitgangspunt en verwachten dat Rijkswaterstaat eventuele maatregelen in overleg met de gebruikers dat bepaalt. |
| 4. Is het college het met de SP eens dat deze maatregel en de gebrekkige communicatie daaromtrent richting de | 4. Ja. Wij zijn dan ook blij dat Rijkswaterstaat de periode tot en met 13 november zal gebruiken om effectiviteit van de genomen |

statenstukken

binnenvaartsector op gespannen voet staat met de in het Mobiliteitsplan Zeeland 2016-2019 uitgesproken inzet om optimaal gebruik van vaarwegen en sluizen te stimuleren? Zo nee, waarom niet?

maatregel te beoordelen. Zoals eerder met de gebruikers is gecommuniceerd zal in de periode van 14 oktober t/m 13 november de Oostsluis voor onderhoud tijdelijk buiten bedrijf zijn en de Middensluis gedurende de gehele week worden bediend.

5. Deelt het college de zorg dat mogelijk door de recente maatregel en in de toekomst bij aanvang van de bouw van de Nieuwe Sluis de oplopende wachttijd, naast economische schade, tevens risico's kan veroorzaken in de overvolle voorhavens en dat dit ongewenste extra emissie van schadelijke stoffen (wachtende schepen blijven uitstoten omdat motor aanblijft) tot gevolg kan hebben? Zo nee, waarom niet?

5. Nee, aangezien het voorkomen van dergelijke problemen in het kader van het project Nieuwe Sluis Terneuzen in de aanpak worden meegenomen. Ingezet wordt op goede planningssystemen tijdens de bouw van de Nieuwe Sluis, waaraan o.a. via het project MIGHT en de website 'sluisplanning.nl' invulling wordt gegeven. Dergelijke systemen zijn belangrijk om de sluizen optimaal te benutten en om duidelijkheid te geven aan schippers zodat zij hun planning kunnen aanpassen op het moment dat zij geschut kunnen worden. De projectorganisatie Nieuwe Sluis Terneuzen en betrokken partijen zijn zich terdege bewust van de noodzaak van inzet van dergelijke systemen.

6. Is het college bereid om in overleg te gaan met RWS-VWM en betrokken partijen om tot een oplossing te komen? Zo nee, waarom niet?

6. Wij zullen in onze overleggen met Rijkswaterstaat onze zorgen over deze maatregelen delen en vragen de gebruikers actief te betrekken bij de beoordeling van deze maatregel. Overleg voeren met de gebruikers dient vanuit Rijkswaterstaat zelf te gebeuren.

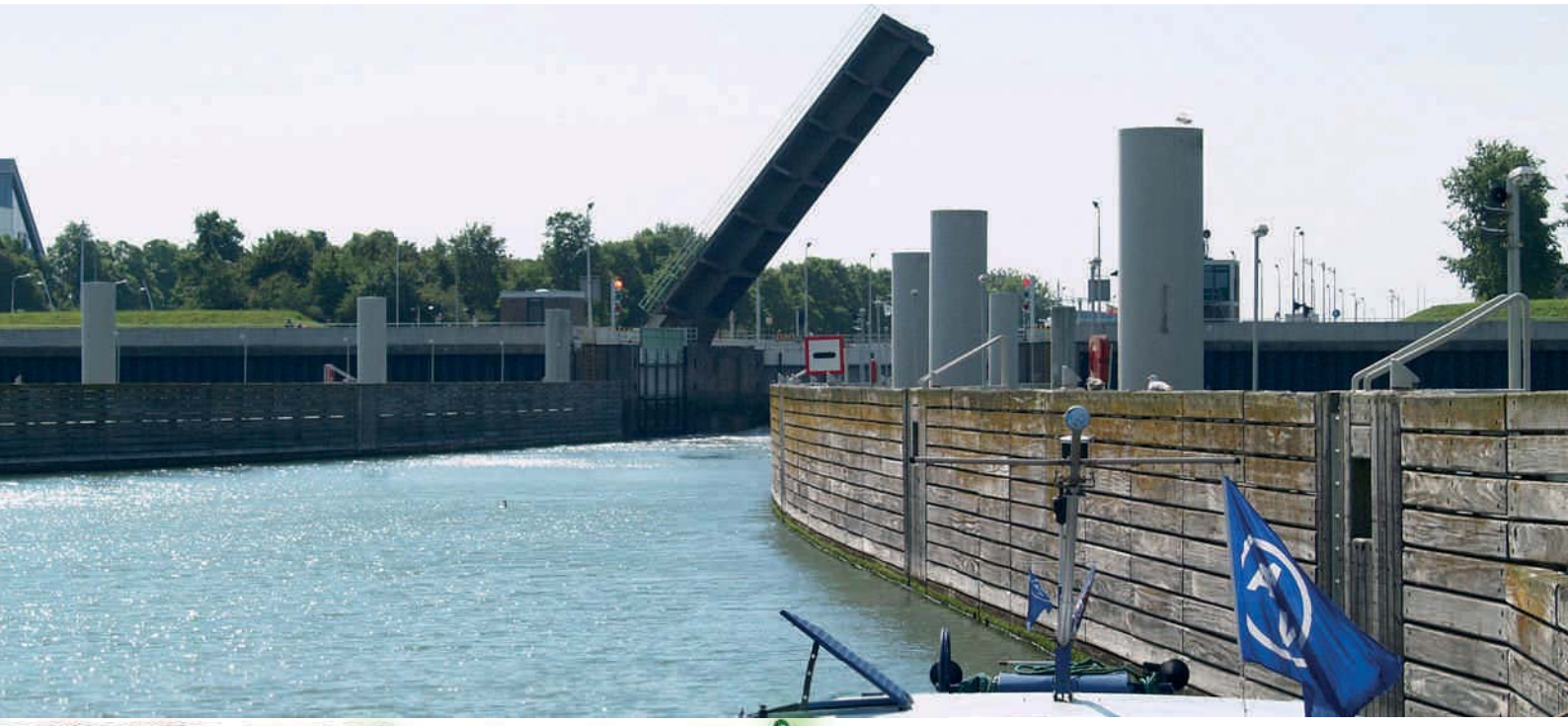
MIDDELBURG, 18 oktober 2016

Namens de fractie van SP,

R.A. Viergever en R. van Tilborg

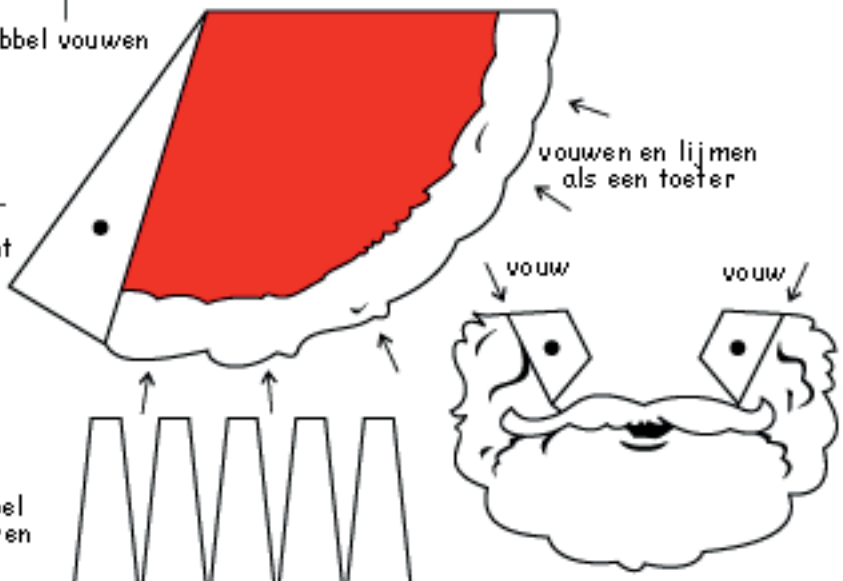
Gedeputeerde Staten,

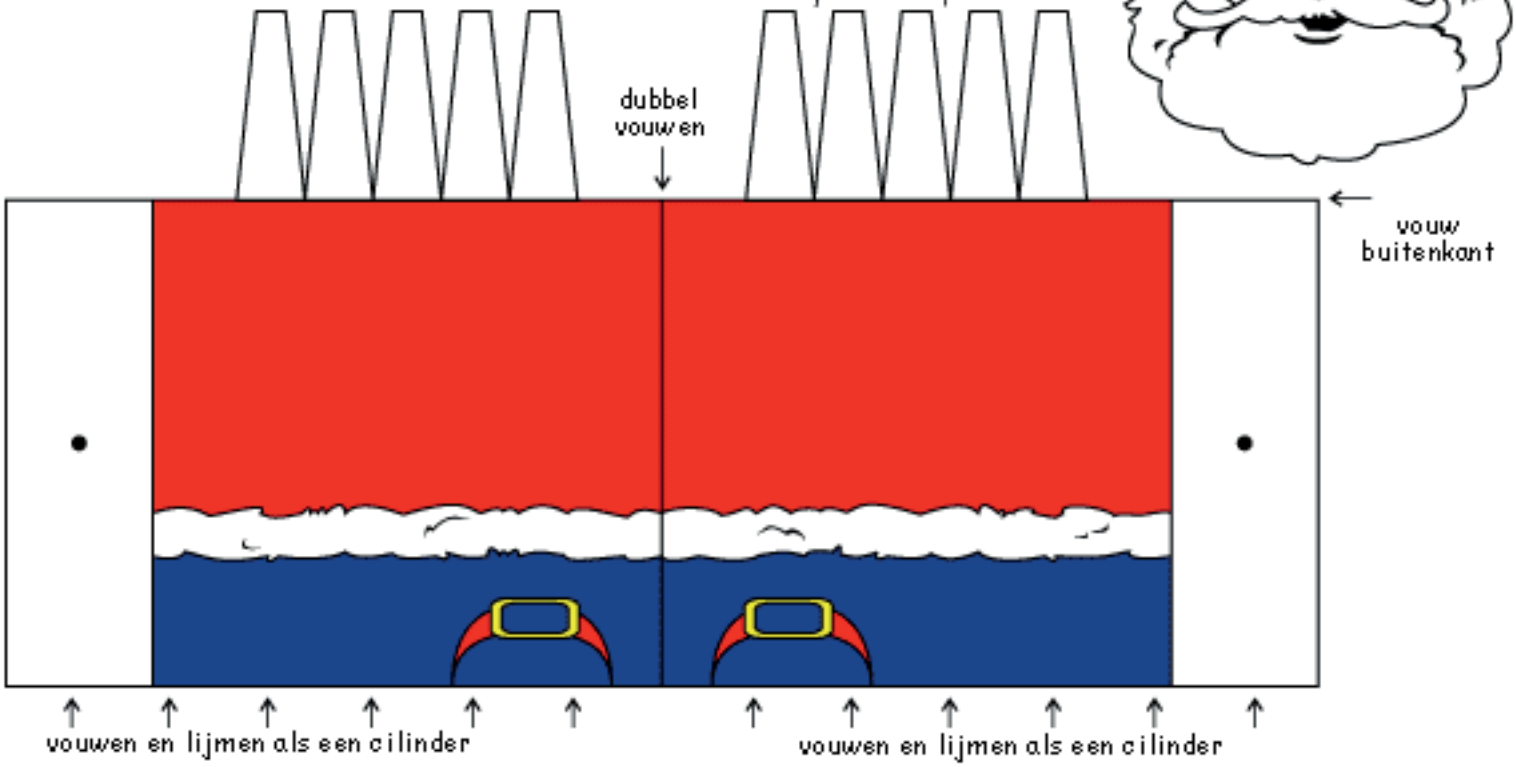
Drs. J.M.M. Polman
A.W. Smit



# Kerstman

dubbel vouwen
vouw binnenkant
vouwen en lijmen als een cilinder


vouwen en lijmen als een toeter
vouw
vouw


dubbel vouwen
vouw buitenkant
vouwen en lijmen als een cilinder
vouwen en lijmen als een cilinder

vouwen en lijmen als een toeter

## Leren van fouten

Eind oktober was er een televisieprogramma waar artsen vertelden dat het uit moest zijn met het onder de tafel vegen van fouten in de ziekenhuizen. En ja, ook zij zelf hadden fouten gemaakt. Fouten met soms zeer ernstige gevolgen. Duidelijk moeilijk vonden zij het om voor heel Nederland voorbeelden te geven van hun falen. “Maar”, zeiden ze, “het is nodig om hier voor uit te komen anders leren we er niet van en kan er ook niets hersteld worden”. Moedig vond ik het, moedig en ook noodzakelijk.

Want sommige fouten hebben inderdaad heel grote gevolgen en wat doe je dan? Het is menselijk om het onder tafel te willen vegen, om er niet aan herinnerd te willen worden en zelfs te ontkennen. Maar wie help je daarmee, behalve je eigen ego? De artsen zeiden dat als je zelf eerlijk en snel je fout toegeeft (en probeert te herstellen waar het kan) de patiënt daar meestal heel positief op reageert.

Ik wil voorstellen dat dit voorbeeld navolging krijgt in onze binnenvaartsector, zodat de patiënt “de diversiteit van de binnenvaartvloot “ alsnog de behandeling krijgt die het verdient. Het helpt niets als er gezegd wordt dat anderen ook medeverantwoordelijk zijn of misschien zelfs medeschuldig (aan de invoering van de eindigheid van de CCR overgangsbepalingen). Die patiënt zit daar niet op te wachten. Die wil gewoon dat duidelijk wordt wat er fout is gegaan en wat er gedaan kan worden om te redden wat er te redden valt. Die patiënt de schuld geven omdat hij zelf niet goed opgelet zou hebben is niet aan de orde: wie kon weten welke impact de CCR regelgeving zou hebben als de stukken voor nauwelijks iemand beschikbaar waren, en bovendien voor een leek niet leesbaar gezien alle berekeningen en formules? En zelfs dan is men tot op de dag van vandaag bezig met de vraag of sommige eisen wel KUNNEN (geluidseisen bijvoorbeeld). Ook diegenen die die regels zelf hebben vastgesteld komen er niet uit. Hoe vreemd is het als een dokter de patiënt verwijt dat die niet weet wat een ingreep precies inhoudt?

Hoe bizar wordt het bovendien als de patiënt de schuld krijgt van het feit dat hij de dokter op zijn blauwe ogen geloofd heeft toen hij zei “met een goed doorgerepareerd schip is er niets aan de hand”. Mag men de particuliere schipper verwijten dat hij geloofd heeft wat de experts die er voor opgeleid zouden zijn hebben verteld? Dat het zo’n vaart niet zou lopen?

En hoe lang moet het nog duren voor we allemaal zover zijn om te zeggen “we hebben dat fout gedaan en we moeten nu snel kijken wat er nog te redden valt?” Die stap heeft de ASV al 10 jaar geleden gemaakt. Ja, ook de ASV heeft niet voorzien wat er op ons af zou komen. We kunnen ook nu weer verzachtende omstandigheden aanvoeren: we hebben veel te weinig inzicht gehad in de impact van datgene wat er stond te gebeuren. Aantoonbaar is hoe de particuliere schipper buiten de belangrijke overleggen is gehouden. Dus schrijf deze bewuste actie om tot een koude sanering van de binnenvaartvloot over te gaan niet op het conto van degenen die nu met de ellende zitten. En ja, ook de leden van de ASV waren wellicht bang over wat er zou gebeuren na het openstellen van de grenzen. Op zich trouwens helemaal geen gekke gedachte maar het had nooit een leidend motief mogen zijn voor zulke vergaande maatregelen.

Maar de ASV geeft dan ook al heel wat jaren toe dat dit een fout was met verstrekkende gevolgen. Niet alleen voor de kleinere binnenvaart, zoals velen lang gedacht hebben, maar voor de hele sector. Sindsdien heeft de ASV alle denkbare stappen gezet om de fout zoveel mogelijk te herstellen; een kleine greep uit de acties hieromtrent:

Jarenlang heeft de ASV geprobeerd dit onderwerp door de ESO en het NTK (nautisch technische commissie) aan de orde te laten stellen, toen daar niets gebeurde heeft de ASV op eigen initiatief ervoor gezorgd dat hier vele vragen over gesteld zijn in de Europese Commissie (door Erik Meijer/ SP). De ASV heeft diverse stukken geschreven voor de vakbladen om de schippers op de hoogte te stellen. Er is een pamflet verschenen “kleine binnenvaart de moeite waard”. Dit heeft gezorgd voor aandacht vanuit de diverse provincies en de (landelijke) pers. Er is een petitie, ondertekend door meer dan 1.000 schippers, aangeboden aan de CCR en DG MOVE, er is een zwartboek aangeboden aan het ILenT waarin de misstanden zichtbaar werden. Er is dankzij de ASV een hoorzitting in de Tweede Kamer tot stand gekomen waardoor de partijen in de Tweede Kamer eindelijk inzicht kregen in wat er zich afspeelde. Dit leidde zelfs tot het vragen om aftreden van de secretaris Generaal van de CCR en tenslotte zijn daar de moties uit voortgekomen ter bescherming van de (kleine) binnenvaart tegen de CCR regels die de minister nog steeds naast zich neerlegt.

Wat anderen wel of niet hebben gedaan, wel of niet geweten hebben en wel of niet aan meegewerkt hebben, daar willen we het niet over hebben. Maar de ASV is ervan overtuigd dat wij er alles aan gedaan hebben om onze “fout” te herstellen. Een fout waarbij de ASV echt niet tot de chirurgen behoorde die de patiënt onder het mes namen, we waren hooguit de ziekenverzorgers die nu een medeplichtigheid in de schoenen geschoven krijgen en daar passen we voor. Wij passen daarvoor omdat het alleen maar afleidt van datgene waar het over zou moeten gaan, en dat is nu wel lang genoeg gebeurd.

Want er kan wel weer gewezen worden, zoals we in de Schuttevaer kunnen lezen, naar ons allemaal als “medeschuldigen” maar daar schieten we toch niets mee op? Dus wanneer houden we op met onze energie verspillen aan het wijzen naar de patiënt maar komen de artsen die het leven van de patiënt: “de diversiteit van de binnenvaartvloot” kunnen redden nu eindelijk eens in actie?

Ik roep iedereen in deze sector op te stoppen met afleidingsmanoeuvres en pal te gaan staan voor deze sector. STOP met naar ons en elkaar te wijzen maar kom met goede voorstellen en dring aan op het uitvoeren van Kamerbreed aangenomen moties over het terug dringen van de CCR eisen (waar de minister niets mee doet) ter bescherming van deze vloot. Als de politiek na jaren zover is toe te geven dat men moet terugkeren op een fout ingeslagen weg dan zou iedereen die de sector een warm hart zegt toe te dragen dat toch zeker moeten doen. Dus red wat er te redden valt en doe het NU.

Sunniva Fluitsma

# FLITSLAMPJES

## Ontploffende zwemvesten

Een van onze denktankleden schreef het volgende:

Zoals iedere gezagsgetrouwe schipper heb ook ik een aantal jaren geleden nieuwe zwemvesten aangeschaft.
Deze “goedgekeurde” dingen ter vervanging van de goede oude Besto`s, waarvan ik er nog nieuw in de verpakking opgeslagen heb liggen in het vooronder. Afgezien van het feit dat vele collega’s, gezien het kleine prijsverschil tussen keuren en nieuwkoop, liever nieuwe kopen hetgeen de afvalberg alleen maar vergroot, zijn deze dingen ook nog eens gevaarlijk.
Het is me nu al twee keer overkomen dat zo’n ding ontplofte in de kast in de stuurhut. Afgelopen nacht dus weer. De gene die ze keurt en certificaten afgeeft staat voor een raadsel hoe dit kan. Zeker is dat er geen vocht bij is gekomen,en trilling kan het ook niet zijn.

Wat dan wel?
De enige conclusie is : ondeugdelijk materiaal.

Stel je voor dat ik in het gangboord loop met een voorgeschreven en goedgekeurd zwemvest aan en het ontploft! De kans is groot dat ik buitenboord ga, maar gelukkig heb ik dan mijn zwemvest aan! Natuurlijk zijn er situaties waarin het dragen van een zwemvest verstandig is, maar dan wel een betrouwbare en veilige. Het word tijd dat die regelvoorschrijvende hotemetoten een halt word toegeroepen, in ieder geval tot bewezen is dat waar ze ons toe verplichten ook nuttig en vooral veilig is.

Mijn ontplofte vest is gratis in orde gebracht maar het certificaat is natuurlijk niet langer geldig geworden.
Zouden ze er zelf ook geen vertrouwen in hebben?

## Led verlichting

De dagen zijn kort en in feite varen velen van u veel in het donker. Ondanks allerlei inspanningen onze zijde en vele beloftes van RWS blijkt dat er nog steeds heel veel led verlichting erg verblindend is. Bij deze wil ik dan ook de collega’s nogmaals oproepen om toch 0800-8002 te bellen en een klacht in te dienen. Of klachten door te geven aan Piet Bennik 0653207080 of aan het BLN kantoor aan Marleen Buitendijk.

Led verlichting op sluizen en bruggen verblind de binnenvaart.

Led verlichting:
Met name de groene lichten en de rode in mindere mate op sluizen en bruggen verblind 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 tegen licht 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 dienstdoende 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 hoeft 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 wordt vervangen, krijgt de schipper nog steeds meer 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

**Algemeene Schippers Vereeniging**
21 oktober

Inmiddels heeft de ASV een reactie ontvangen van het Nederlandse ministerie omtrent de erkenning van het nieuwe pasje van het Rijnpatent door het CBR (Eerder bericht onder dit bericht bijgevoegd).

Het klopt inderdaad dat het CBR, divisie CCV, een nieuw model Rijnpatent uitgeeft. Dit model is sinds 15 juli jl. erkend voor de vaart op de Rijn en is ook opgenomen in bijlage D1 van het Reglement Scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP). Er is echter gebleken dat het nieuwe model nog niet is opgenomen in de versie van het RSP op de website van de CCR (www.ccr-zkr.org). Het is dus mogelijk dat de WSP-beamte die een van onze leden waarschuwde nog niet op de hoogte was van de erkenning. Als desbetreffende politieagent wel bekeurd had, had de bekeurde een hoop tijd en energie moeten steken om de bekeuring geseponeerd te krijgen.

Het secretariaat van de CCR is verzocht het RSP op hun website zo spoedig mogelijk aan te passen.

Ook bij dit soort kwesties (duidelijkheid verkrijgen) zet de ASV zich in voor de particuliere binnenvaart.

Onderstaande kwestie heeft de ASV voorgelegd aan de Nederlandse delegatie binnen de CCR:

Geachte,

Een van onze leden heeft onlangs een waarschuwing gehad van de WSP (ze wilden eerst een bekeuring uitschrijven) voor het feit dat, aldus de WSP, zijn Rijnpatent niet erkent is door de CCR.

Deze meneer heeft vanwege zijn leeftijd een nieuw patent aan moeten vragen met bijbehorende medische keuring. Na medische goedkeuring heeft hij een nieuw pasje gekregen van het CBR/CCV. Deze heeft een andere kleur en stond volgens de WSP niet op de lijst bekend vanuit de CCR.

Kan een van de rijnvaartcommissarissen uitleg geven hoe dit kan? Is dit een fout door de individuele WSP-er of is het binnen de CCR niet goed geregeld?

## Kosten aanleg kanaal Seine-Nord hoger dan voorzien

De kosten voor het kanaal Seine-Nord zijn opnieuw berekend en vallen aanzienlijk hoger uit dan begroot. Ze bedragen nu tussen de 5,3 en 5,7 miljard euro in plaats van de eerdere begroting van 4,5 miljard euro.
Dit is op 15 november bekendgemaakt na een vergadering in Parijs tussen de staatsecretaris van transport Alain Vidalies en de lokale overheden.
De financiering van het project komt hierdoor nog verder onder druk te staan.

De Franse staat zal 50% van de hoger uitgevallen kosten financieren. De andere helft komt voor rekening van de lokale overheden. Deze extra kosten roepen nog meer vragen op over de financiering van het hele project die nog lang niet rond is. Op 28 november is er opnieuw een vergadering met de Staat voor het vinden van een oplossing voor het einde van het jaar.

De Franse premier Manuel Valls die afgelopen maandag een bezoek bracht aan het departement Pas-de-Calais, heeft opnieuw bevestigd dat de regering begin 2017 met de werkzaamheden aan het kanaal Seine-Nord wil beginnen.

**Financiering kanaal Seine-Nord**

Door invoering van Eurovignet voor transitvervoer op parallelle autowegen (waaronder de A1 naar Parijs) in Noord-Frankrijk.
De hoogte van deze heffing zal afhankelijk zijn van de Euronorm van de vrachtwagen. Voor een Euro IV vrachtwagen zal deze heffing € 0,03 per km kunnen bedragen (EU-richtlijn), dwz € 0,15 per vervoerde ton goederen voor het traject Parijs-Lille. Dit bedrag komt boven op de tol die de vrachtwagen al moet betalen voor bepaalde autowegen in FRA.

Financiële bijdrage door de logistieke platformen langs het kanaal.
Hun inbreng zal gemoduleerd worden in functie van het gebruik van de verschillende transportmodi (weg, spoor, binnenvaart).
Invoering tol binnenvaart op het Seine-Schelde netwerk (dat niet beperkt is tot het kanaal Seine-Noord). Deze tolgelden moeten vastgelegd worden “in een logica die de competitiviteit van de binnenvaart vrijwaart en de spoor/binnenvaart complementariteit bewaart”

## Onduidelijkheid rond gezondheidsverklaringen

Volgens het Wasser und schifffahrtamt WSA zou een gezondheidsverklaring vanaf 50 jaar voor een dienstenboekje en patent niet meer nodig zijn en zou deze regel door de gehele WSA ingevoerd zijn. De leeftijd zou nu naar 65 jaar gaan omdat je in Duitsland dan met pensioen gaat. Dit bericht aan de ASV is in strijd met hetgeen wij horen van het Nederlandse Ministerie IenM. Daar zegt men dat het nog jaren kan duren aleer de leeftijd opgerekt zou worden. Na het nogmaals aan het ministerie IenM voorgelegd te hebben wordt ons gemeld dat dit absoluut niet kan omdat Duitsland het Nederlandse voorstel om sneller af te bouwen zou hebben getorpedeerd. Wat is waar? Volgens het Nederlandse Ministerie moet de uitspraak van “een ambtenaar zijn die de weg niet weet”…… wie het wel weet mag het zeggen. Wij blijven ons best doen de feiten boven water te krijgen.

# ASV

# NIEUWJAARSBORREL

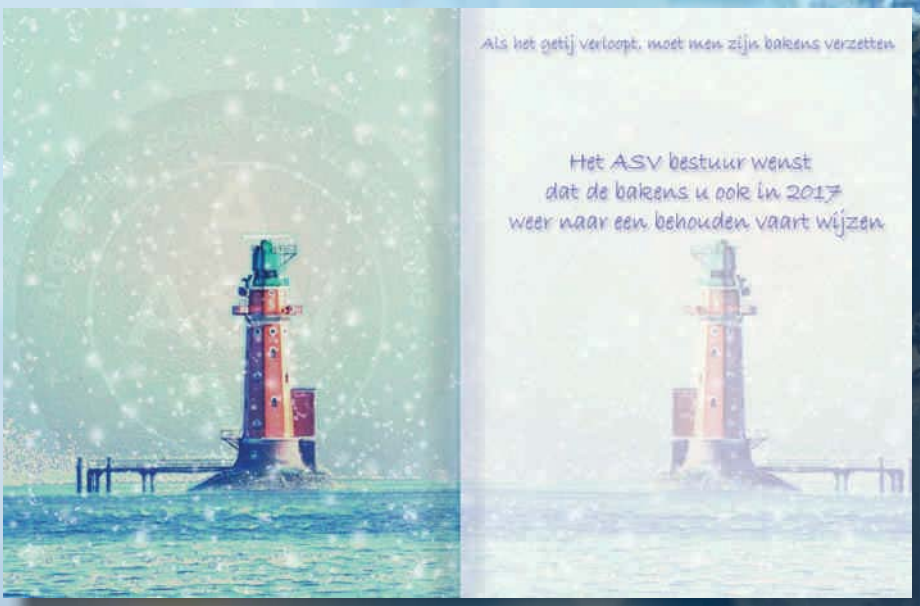
## 7 januari 2017

## 14:00 tot 17:00 uur

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 G M MARKUSSE AISANCE@AISANCE.NL
+31 653 681 270



## 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

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.