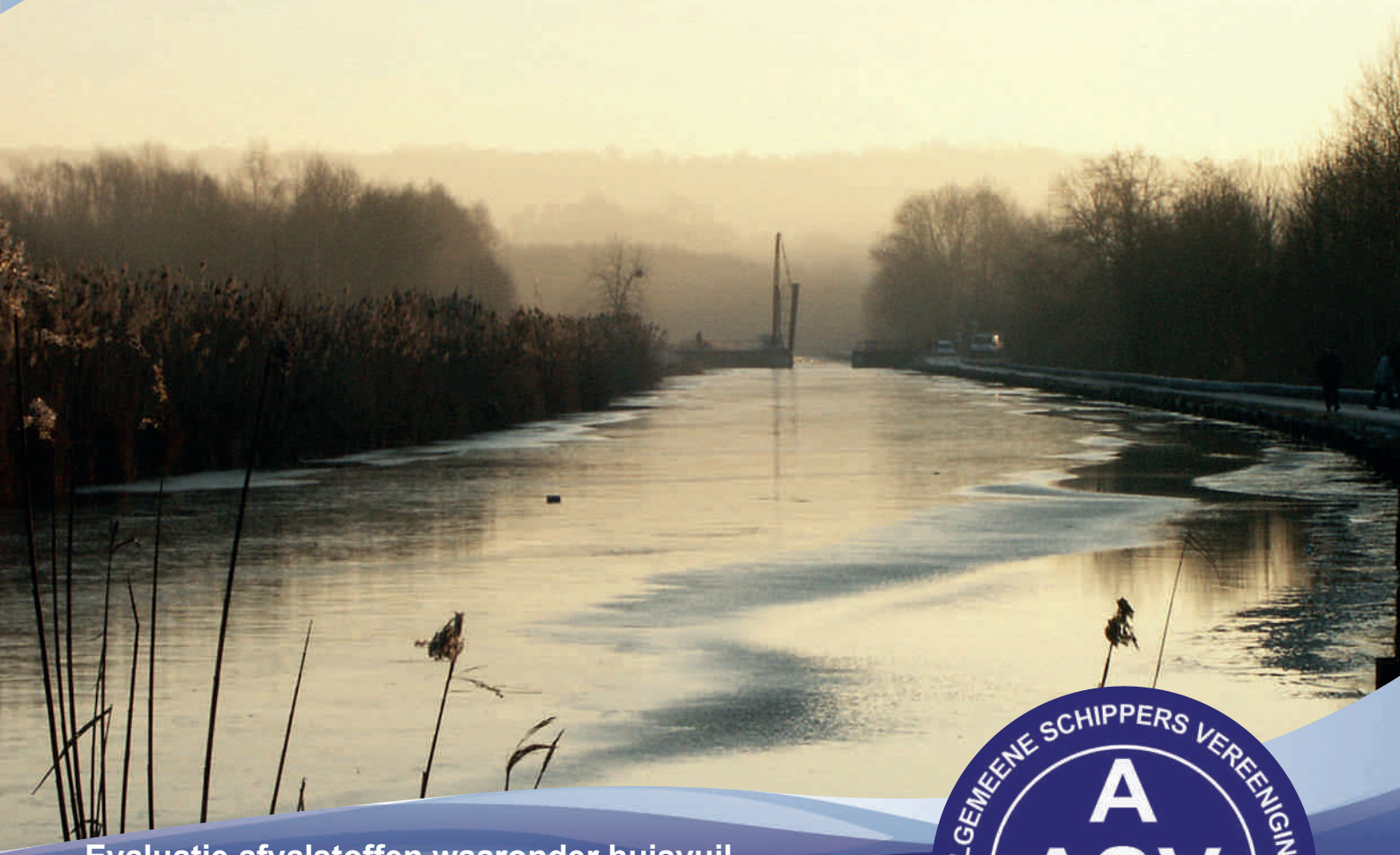
ASV Nieuwsbrief

Februari 2016

LEDENVERGADERING 19 MAART 2016



Evaluatie afvalstoffen waaronder huisvuil
Kafka in de binnenvaart
Levensgevaarlijk die binnenvaart
70 Jaar ASV

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

UITNODIGING

Geachte collega's

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

19 MAART 2016

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

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

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

Wij hopen u te mogen begroeten op 19 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

Agenda ledenvergadering

Te bespreken:

- WBA/WBR
- Markttransparantiesyteem
- Ligplaatsenbeleid en spitsuursluitingen
- Evaluatie afvalbeleid/ SAB Maritime Services
- CCR-eisen, hoe nu verder?
- Alleenvaart Westerschelde
- Windmolens IJmuiden
- Beroepskwalificaties en streckenkennis

INHOUD

2	Uitnodiging ledenvergadering ASV
4	Voorwoord
5	Nieuwjaarsborrel
7	Persbericht CDNI
9	Reactie naar het Ministeri IenM evaluatie afvalstoffen waaronder huisvuil
10	Evaluatie afvalstoffen waaronder huisvuil (vervolg)
10	Kort verslag IL&T
11	Voortgang alleenvaart Westerschelde
12	Persbericht walstroom Deventer
15	Verslag najaarsvergadering 3 oktober 2015
18	Flitslampjes
19	Wat is voor de particuliere schipper het belangrijkst
20	Lezers aan het woord: De grondstof gedachte
21	ASV stelt spitssluiting aan de kaak
22	Kafka in de binnenvaart
24	Gesprek klacht politie
24	Gesprek tussen ASV en RWS over sluizencomplex IJmuiden
26	Levensgevaarlijk die binnenvaart
27	Bezuiniging op scheepvaartbegeleiding Westerschelde, snelheidsbeperking zeevaart noodzakelijk?
28	Speciale beroepskwalificaties (deel 2)
31	LED verlichting
31	Brief over IJsselwater
32	Werkbezoek Tweede Kamerlid Smaling (SP)
34	70 Jaar ASV
41	Aanmeldingsformulier leden
42	Aanmeldingsformulier donateurs

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

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

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters

Voorwoord

Brussel.

“Brussels by night”, bezongen, maar ook verguisd, met Molenbeek nog vers in het geheugen.
Niet voor ons, schippers, geschreven door Raymond van het Groenewoud, en toch herkennen we er dingen in, die we ook aan den lijve ondervinden.

Een kleine collage.....
“Veel strangers in de strijd, de wet zwijgt gedwee, ONS wil men wel helpen, maar dan liefst om zeep..., wie geld heeft, is allright, ‘t is duur, dat is een feit. Snel vervliegt onze tijd!”

EEN ASV-DELEGATIE OP UITNODIGING TE GAST BIJ DG-MOVE VOOR OVERLEG OVER
HET DOOR ONS VOORGESTELDE MARKT-TRANSPARANTIESYSTEEM.

Brussel, het episch centrum van de Europese Unie, was toch weer een aparte ervaring.
Positieve mensen, op persoonlijk vlak. Toch topfunctionarissen van de Commissie. Open gesprek, een luisterend oor. Begrip voor onze problemen, welgemeende raad.

De omgeving van de locatie was triest, regenachtig weer, grauwe gebouwen. Binnen in het gebouw idem-dito. Als ze ooit ERGENS geld over de balk gegooid hebben: DAAR in ieder geval niet!

Het beleid en functioneren van de EU-overheid is al even triest: Men is zich van vele problemen en misstanden bewust, maar ingrijpen is niet aan de orde: Uitgesloten! De “markt” moet het doen. Wij moeten het doen.

Dus wij moeten alle deelnemende partijen (verladers, tussenpersonen, vervoerders) er eerst van overtuigen, dat het zodanig in ieders voordeel is om aan ons systeem deel te nemen, dat de Commissie het niet hoeft te verplichten en, bovendien zich geen zorgen hoeft te maken dat het de concurrentieverhoudingen TE zeer in ons voordeel zouden verbeteren.

Na afloop met ons vieren een eenvoudige maaltijd bij de Griek, een glas wijn, une bière Grèce.
Om tien uur weer met de auto terug, “Brussels by Night”, met dank aan Raymond....

Jos, David, Ron, Sunniva.

Nieuwjaarsborrel ASV

De verzorging van de innerlijke mens was weer voortreffelijk!
Als u erbij was bedankt voor uw komst, was u er niet? U heeft wat gemist!

CDNI - PERSBERICHT

Winterzitting van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen en hoorzitting met het bedrijfsleven

Straatsburg, 20.01.2016 - Op 18 december 2015 heeft in Straatsburg de winterzitting van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) plaatsgevonden. De bijeenkomst werd geleid door de heer Kliche, vertegenwoordiger van Duitsland. Voorafgaand aan de zitting vond de derde hoorzitting met het bedrijfsleven plaats, waar vertegenwoordigers van AQUAPOL, CEFIC, EBU, ESO, IG Rivercruise en Euroshore bij aanwezig waren. De hoorzitting heeft de CVP de gelegenheid geboden om met de erkende organisaties en waarnemers over een aantal actuele onderwerpen en de verwachtingen van het bedrijfsleven van gedachte te wisselen.

Olie- en vethoudend afval : geen wijziging in de verwijderingsbijdrage van 7,50 €

Op voorstel van het Internationale Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) heeft de CVP op 18 december 2015 besloten de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend afval, die sinds 2011 van kracht is, niet te wijzigen. De verwijderingsbijdrage zal dus 7,50 € per 1000 l gasolie blijven bedragen.

Verder heeft de CVP kennis genomen van de voorlopige resultaten van het benchmarking-project. Dit project werd uitgevoerd om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een verhoging van de efficiency van de ontvangstinrichtingen en verbetering van de geboden diensten.

Het is de bedoeling om na de afronding van de methodische werkzaamheden het scheepvaartbedrijfsleven nauw te betrekken bij de volgende stappen. Het net van ontvangstinrichtingen voor olie- en vethoudende afvalstoffen wordt immers gefinancierd op grond van het principe dat de “vervuiler betaalt” en het is daarom van groot belang, de verwijdering zo goed mogelijk af te stemmen op de behoefte.

Gasvormige restanten van vloeibare lading : goede vooruitgang bij de werkzaamheden.

De CVP heeft tijdens de zitting op 18 december 2015 kennis genomen van de huidige stand van de werkzaamheden die tot doel hebben in het CDNI-Verdrag een regeling te treffen voor de omgang met gasvormige restanten van vloeibare lading. De CVP heeft vastgesteld dat ook hier de beginselen van het CDNI-Verdrag in acht werden genomen, en afvalvermijding, het principe van “de vervuiler betaalt” en een principieel verbod op lozing en afgifte aan de atmosfeer, het vertrekpunt vormen.

Het voorstel voor de wijziging van het Verdrag dat nu ter tafel ligt en waar de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de delegaties de afgelopen twee jaar intensief aan hebben gewerkt, bevat nieuwe voorschriften voor deel B. Zij sluiten nauw aan bij de beginselen en verantwoordelijkheden zoals deze nu in deel B vervat zijn, terwijl tevens rekening wordt gehouden met de bijzonderheden van de gasvormige restanten van vloeibare lading.

In de ontwerptekst ligt de nadruk op een, internationaal, stapsgewijs vermijden van ontgassingen van ongewenste, met name carcinogene, mutagene, reprotoxische en stank verspreidende stoffen door de scheepvaart, of om hiervoor een specifieke verwijdering mogelijk te maken. Daarbij wordt rekening gehouden met de internationale randvoorwaarden van het ADN en de voorschriften van de Europese Unie (VOS-Richtlijn). Wel wordt erop gewezen dat de nodige infrastructuur in de vorm van ontgassingsinstallaties momenteel nog niet in voldoende mate voorhanden is.

De CVP heeft vastgesteld dat er reeds verregaand overeenstemming bereikt is over de wijziging van de verdragstekst zelf. Deze wijzigingen moeten, voordat zij in werking kunnen treden, door alle Verdragsluitende Partijen geratificeerd worden.
De verdere werkzaamheden zullen vooral gericht zijn op de toepassingsbepalingen en de praktische omzetting. Daarbij zullen de volgende punten centraal staan:

- het opstellen van de concrete toepassingsbepalingen voor de omgang met gasvormige restanten van vloeibare lading in overeenstemming met de voorschriften van deel B,
- het opstellen van een concreet voorstel, voor welke stoffen en wanneer een ontgassingsverbod gaat gelden en hoe dit in de praktijk kan worden geregeld,
- de evaluatie en eventueel een aanvulling van de effectbeoordeling.

De CVP heeft er in het bijzonder de nadruk op gelegd dat ook bij de volgende stappen een nauwe betrokkenheid van alle partijen vereist is en er ook met de desbetreffende vertegenwoordigers van het bedrijfsleven nauw overleg moet plaatsvinden.

De CVP heeft de werkgroep opgedragen om voor de volgende vergadering, eind juni, een allesomvattend tekstvoorstel voor te leggen, met inbegrip van een effectbeoordeling. Het is de bedoeling om vervolgens voor het einde van het jaar, steeds in nauw overleg met het bedrijfsleven, tot een tekst te komen voor een besluitvorming.

Verantwoordelijkheid voor de reiniging van schepen / wijziging van de toepassingsbepalingen

De CVP heeft duidelijkheid geschapen rond de verantwoordelijkheid voor de reiniging van de schepen en besloten de toepassingsbepalingen (artikel 7.04 en 7.02) te wijziging. Deze wijzigingen zullen op 1 juli 2016 van kracht worden.

Doel van de wijziging is om de handhaving te vereenvoudigen, ondanks het feit dat de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen niet gewijzigd worden en vastgehouden wordt aan de beginselen van het CDNI-Verdrag (afvalvermijding, “de vervuiler betaalt” en een principieel verbod op lozing).

Dit betekent dat
1) de vervoerder de verlader het schip overeenkomstig de losstandaard ter beschikking moet stellen, in de regel volgens de losstandaard, “laadruim bezemschoon” of “laadruim nagelensd”. Het blijft mogelijk om een hogere losstandaard overeen te komen, maar vanaf 1 juli 2016 moet dit voortaan schriftelijk worden geregeld. Bij een “hogere losstandaard” gaat het dan in de regel om een „gewassen laadruim“ (artikel 7.02);
2) de ladingontvanger (droge lading) / de verlader (vloeibare lading) ervoor moet zorgen dat het laadruim na het lossen overeenkomstig de losstandaard wordt opgeleverd. Hij moet met name voor een wasschoon laadruim zorgen, wanneer het waswater zoals vastgelegd in de losstandaard niet op het oppervlaktewater geloosd mag worden of wanneer er conform artikel 7.02 een hogere losstandaard overeengekomen werd (artikel 7.04).

Verder werd besloten de regeling rond eenheidstransporten en compatibele transporten nader uit te werken.

Afval van de lading: online-enquête en FAQ
- Online-enquête

Er vindt momenteel een online-enquête plaats over afval van de lading om een beter zicht te krijgen op de uitvoering van de regeling in de praktijk. Zowel de scheepvaart alsook partijen aan de wal hebben actief aan de enquête deelgenomen, zodat gerekend mag worden op representatieve resultaten.

- FAQ

De CVP houdt zich regelmatig bezig met de beantwoording van vaak gestelde vragen (FAQ). De antwoorden op de vragen worden gepubliceerd op de website www.cdni-iwt.org > FAQ. De FAQ’s helpen bij de toepassing van het CDNI-Verdrag en dragen bij aan een meer uniforme interpretatie van het Verdrag. Op dit moment ligt het zwaartepunt bij de vragen over deel B (inzameling, afgifte en inname van afval van de lading).

Informatieblad over de afvalverwijdering en het gebruik van reinigingsmiddelen in de binnenvaart

De CVP heeft een volledig herzien informatieblad voor de afvalverwijdering en het gebruik van reinigingsmiddelen in de binnenvaart aangenomen en voor publicatie vrijgegeven.

Het informatieblad is op de eerste plaats bedoeld voor de scheepvaart. Het omvat praktisch advies en heldere informatie over de inzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend afval, afval van de lading en overige afvalstoffen. Verder bevat het praktische richtsnoeren voor het gebruik van reinigingsmiddelen in de binnenvaart.
Dit informatieblad zal binnenkort op de website www.cdni-iwt.org ter beschikking staan.

Nieuwe door het CDNI erkende organisatie : De internationale arbeidsgemeenschap voor waterbedrijven in het Rijnstroomgebied (IAWR)

De CVP heeft de IAWR (Internationale Arbeitsgemeinschaft der Wasserweke im Rheineinzugsgebiet) de status toegekend van erkende organisatie en hoopt nauw samen te kunnen gaan werken op het gebied van een duurzame bescherming van het water en het milieu.
Meer informatie over de IAWR is te vinden onder: www.iawr.org.

Activiteitenverslag 2012-2015 2012-2015

De CVP heeft kennis genomen van het rapport over de activiteiten voor de jaren 2012 tot 2015 en de openbaarmaking daarvan goedgekeurd. Dit verslag zal binnenkort op de website www.cdni-iwt.org ter beschikking staan.

Benutting van gegevens van het CDNI voor statistische doeleinden

De CVP heeft bepaald dat elk gebruik van gegevens van het CDNI voor statistische doeleinden schriftelijk moet worden aangevraagd en uitdrukkelijk van te voren moet worden goedgekeurd.

Het CDNI in het kort (www.cdni-iwt.org)

Het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart (CDNI) van 9 september 1996 is op 1 november 2009 van kracht geworden. Er zijn zes Verdragsstaten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Het doel van het Verdrag ligt in de bescherming van het milieu en met name van het oppervlaktewater. Het CDNI bevat naast bepalingen om het ontstaan van afval zoveel mogelijk te vermijden, ook regelingen waardoor met behulp van een specifiek net van ontvangstinrichtingen langs de waterwegen de afvalverwijdering georganiseerd wordt. Het CDNI regelt de financiering van deze initiatieven op internationaal vlak, waarbij uitgegaan wordt van het principe van “de vervuiler betaalt” en een controle op de naleving van het lozingsverbod van het desbetreffende afval op het oppervlaktewater.

Evaluatie scheepsafvalstoffen
waaronder afgifte huisvuil.

Aan mevrouw Luijten,
hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Betreft: Evaluatie scheepsafvalstoffen waaronder afgifte huisvuil.

Rotterdam, 4 december 2015

Geachte mevrouw Luijten,

Naar wij begrepen hebben wordt er een klankbordgroep opgericht aangaande de evaluatie omtrent scheepsafvalstoffen met daarbij als onderdeel genoemd de afgifte van het huisvuil van de binnenvaart. Echter, tot onze grote verbazing lijken ASV en Vibia in dit overleg gepasseerd te worden. Dit vinden wij een kwalijke zaak.

Beide partijen hebben gezamenlijk een grote achterban bij de standpunten die we hebben. Hierbij refereren we aan de petitie die de ASV heeft gehouden en in april 2013 is aangeboden evenals aan de handtekeningenactie van Vibia die in mei 2014 is gehouden.

Daarnaast heeft Vibia vanaf het begin aangegeven dat samenwerken op dit dossier essentieel is om te kunnen slagen. De minister heeft op diverse momenten waaronder tijdens het gesprek met Vibia aangegeven dat de binnenvaart juist moet samenwerken. Echter op deze manier wordt het onmogelijk gemaakt om een goede samenwerking op dit dossier te krijgen wanneer er partijen worden gepasseerd.

Voor een representatieve evaluatie is het tenslotte van groot belang dat er zoveel mogelijk informatie wordt verzameld. Bij het passeren van zowel de ASV als de Vibia is de kans (gezien de ervaringen uit het recente verleden) aanwijsbaar klein dat de uitkomst zal kunnen rekenen op draagvlak in de binnenvaart. Daar beide partijen een groot aandeel van de particuliere binnenvaart vertegenwoordigt die dit dossier aanhangig hebben gemaakt lijkt het ons in de lijn der verwachting liggen dat die partijen als volwaardige gesprekspartners betrokken worden bij dit overleg.

Wij hopen uiteraard dat het niet uitnodigen van onze organisaties berust op een misverstand en zien dan ook de uitnodiging verwachtingsvol alsnog tegemoet.

Met vriendelijke groet, namens ASV

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

Bijlage: inhoud petitie ASV
Binnenvaart weigert mee te werken aan schending Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV)

korte beschrijving
Bij afgifte van huisvuil voor de binnenvaart bij vaarwegen zal men een (duur) abonnement af moeten sluiten, strijdig met het CDNI akkoord. Dat betekent:
- Onevenredig hoge kosten voor de binnenvaart.
- Kans op vervuiling omdat, vaarweggebruikers hun afval niet meer kwijt kunnen.

Gericht aan Tweede Kamer
behandelend loket Nederland
Wij Vaarweggebruikers van de nationale en internationale (binnenvaart)vloot.
Constateren
-dat dit in strijd is met de internationale afspraken gemaakt in het SAV (CDNI),
artikelen 5 en 7.
-dat de CCR, als beschermer van het CDNI verdrag, in gebreke blijft door dit
doorgang te laten vinden.
-dat schippers meerdere keren betalen voor hetzelfde (in hun woonplaats, hun
havengeld en in vaarrechten in het buitenland).
-dat hierdoor de weg vrij is voor de ons omringende landen om daar ook dit soort heffingen door te voeren
Verzoeken
de minister zich er voor in te zetten dat
-het invoeren van abonnementen voor afvalafgifte voor onbepaalde tijd opgeschort wordt.
-voor de afgifte van huisvuil geen aparte heffingen worden geheven, naast (de
bestaande) heffing opgenomen in haven- en liggelden.
-het inzamelnetwerk voor huisvuil voor de internationale binnenvaart in stand blijft dan wel wordt uitgebreid.

Evaluatie scheepsafvalstoffen
waaronder afgifte huisvuil. (vervolg)

Gezien het antwoord dat de ASV kreeg op de door haar gestuurde brief (die gezamenlijk met de VIBia is opgesteld) aan het Ministerie IenM waarin de bonden vroegen alsnog bij de evaluatie betrokken te worden, blijkt dat noch de ASV noch de VIBia er op hoeft te rekenen hierin gesprekspartner te kunnen zijn. Sterker, mevrouw Luijten (hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu) deelt mee dat schippers die eventueel gehoord zullen worden alleen iets mogen zeggen als ze in de richting van de minister willen denken.

De ASV vraagt zich daarmee af hoe dat mogelijk is binnen het zo geroemde Nederlandse democratisch systeem?
De ASV vraagt nogmaals om een structureel sectorbreed overleg waar alle partijen, ook de kritische, gehoord worden.
Ter verduidelijking: dit was het Antwoord van het Ministerie IenM:

Geachte mevrouw Fluitsma en mevrouw de Jonge,
Van u beiden heb ik op 7, resp. 8 december per mail een brief gekregen waarin u verzoekt om ASV en VIBIA een plaats te geven in de klankbordgroep die is ingesteld bij de evaluatie van het afvalabonnementensysteem. U geeft aan dat het van belang is dat het geluid van de particuliere binnenvaart gehoord wordt en dat de gewenste samenwerking in de binnenvaart niet mogelijk is als uw organisaties gepasseerd worden. Teven voegt u een petitie toe waarin u zich tegen iedere vorm van betaling keert.

Ik ben het met u eens dat de evaluatie een zo breed mogelijk beeld moet geven van de ervaringen met het systeem. Wij zullen het bureau dat het onderzoek gaat doen dan ook vragen door middel van interviews, eventueel aangevuld met een enquête, de ervaringen te verzamelen van binnenvaartondernemers (zowel abonnementhouders als niet-abonnementhouders), maar ook andere betrokkenen zoals RWS en SAB. Daarbij zal uiteraard ook uw achterban geraadpleegd worden. U kunt ons daarbij behulpzaam zijn met het aanleveren van namen van personen die bereid zijn zich te laten interviewen. Ik zal onze opdrachtnemer, die waarschijnlijk eind januari kan starten, vragen om u hierover te benaderen. Ik wil u er echter wel op wijzen, dat het geen zin heeft om personen voor te dragen die vasthouden aan het afschaffen van het betaalde systeem. De evaluatie zal plaatsvinden binnen de uitgangspunten van de minister, nl. een vrijwillig en kostendekkend systeem.

De klankbordgroep bestaat uit drie vertegenwoordigers van de binnenvaartbranche, te weten de heer Vogelaar van CBRB, mw. Van Toorenburg van Koninklijke BLN-Schuttevaer en de heer Overveld van Interstream Barging. Omdat we de klankbordgroep klein en slagvaardig willen houden, zullen we daar geen andere leden aan toevoegen. De oproep tot samenwerking die de minister aan u heeft gedaan, is in te vullen door het aanleveren van uw ervaringen en ideeën aan de bovengenoemde vertegenwoordigers.
Ik neem aan hiermee uw vragen beantwoord te hebben. Wij zullen (via het onderzoeksbureau) begin 2016 nader contact met u opnemen over de interviews.

Met vriendelijke groeten,
Lucia Luijten

Als reactie hierop heeft de ASV een schrijven aan de politiek gericht waarbij de ASV nogmaals vraagt om het herinvoeren van een structureel sectorbreed binnenvaartoverleg.

Daarbij refereert de ASV aan de vragen die gesteld zijn door diverse Kamerleden over de overlegstructuur van het ministerie IenM en de wijze waarop bepaalde vertegenwoordigers van de binnenvaart structureel niet bij overleggen betrokken worden.
De ASV wijst erop dat er wel heel sterke aanwijzingen zijn dat het ministerie IenM er alles aan doet om de kritische tak van de vertegenwoordiging van de binnenvaart buiten spel te zetten.

De ASV heeft als voorbeeld gegeven de wijze waarop de evaluatie plaats zal vinden betreffende de huisvuilproblematiek. Wat dat onderwerp betreft heeft de ASV als eerste middels een petitie het voortouw genomen in het ter discussie stellen van de heffing op huisvuil in de binnenvaart, een jaar later heeft ook de VIBia zich op dit onderwerp danig geprofileerd. Er zijn vele gesprekken geweest met diverse Kamerleden hierover door zowel de VIBia als de ASV, waardoor het probleem duidelijk werd.

Nu het zover is dat men de zaak wil evalueren blijkt (wederom) dat de Minister niet met degenen wil praten die haar beleid ter discussie stellen: in dit geval de ASV en de VIBia.

Kort verslag overleg met ILenT
aangaande structureel overleg met binnenvaartsector

Vrijdag 4 december jl. ben ik bij een overleg geweest met ILenT.

Daarbij aanwezig waren vanuit het bedrijfsleven Koninklijke BLN-Schuttevaer, CBRB, ASV en BBZ.

Namens ILenT waren er personen vanuit verschillende afdelingen. De directeur Arnold van Vuuren leidde de vergadering.

Het is de bedoeling om een structureel overleg met deze partijen te organiseren en dit overleg had tot doel om te bespreken wat er van verwacht wordt en welke zaken er besproken gaan worden.

ILenT wil dit overleg graag aangrijpen om vanuit de sector meer input te verkrijgen over toezichthoudende zaken (bijv. hoe inspecties worden ervaren en de relatie tot andere toezichthouders RWS, politie etc.). Ik heb het Zwartboek aangehaald wat de ASV heeft overhandigd in oktober 2014. Het functioneren van classificatiebureaus en verzekering kan een agendapunt zijn in komende overleggen.

ILenT wil vanuit hun kant het handhavingsbeleid bespreken met de sector. Hun kunnen bijvoorbeeld voorgenomen speerpunten in handhaving voorleggen aan de sector. Wij kunnen dan daarop ingaan en onze zienswijze geven waarbij het 'veilig varen' centraal zal staan.

Het is niet de bedoeling om diep inhoudelijk en gedetailleerd op technische zaken in te gaan, omdat daar niet onvoldoende technische kennis voor aan tafel zit. Ook onderwerpen die over beleid gaan inzake regelgeving is niet geschikt voor dit overleg. Daarvoor moeten we bij het ministerie e.d. zijn, bijvoorbeeld via het Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB).

Op dit moment wordt er jaarlijks een sector-dag georganiseerd door ILenT. Het voorziene structurele overleg kan in deze wat betekenen als voorbereidend overleg.

ILenT heeft gevraagd of er nog partijen missen, anders blijft het deze setting. Men gaat verzoeken of er bij RWS nog interesse is voor een deelname in dit overleg. Ad hoc (afhankelijk van de agenda) zal evt. andere partijen (bijv. NBKB) of afdelingen van ILenT worden uitgenodigd.

Vooralsnog zal dit structurele overleg 2 maal per jaar plaatsvinden en de eerstvolgende in februari. ILenT zal t.z.t. om agendapunten vragen en zij zullen ook de verslaglegging verzorgen.

Dit zijn de kernpunten van wat besproken is. Zoals vermeldt had dit overleg geweest puur tot doel om structureel overleg tussen ILenT en de binnenvaartsector vorm te geven.
Ron Breedveld
04-12-2015

Foto: Doortje Grooten

Voortgang alleenvaart Westerschelde

Donderdag 3 december is de ASV in Vlissingen geweest om alleenvaart op de Westerschelde te bespreken.

In principe was het een vervolgstap. Tot dusver hebben we de volgende stappen gezet:

- Voorstel ingebracht bij OTNB
- Gesprek met min. IenM
- Gesprek met RWS Zee en Delta

Ditmaal een gesprek bij RWS Zee en Delta waarbij ook de secretarissen (België en Nederland) van de Scheldedirectie aanwezig waren. In grote lijnen was het gesprek een herhaling van het gesprek vorig jaar december met RWS Zee en Delta. Men is vanuit veiligheidsoverwegingen zeer terughoudend op dit onderwerp.

Met name voor wat betreft de stroming en de golfslag veroorzaakt door weer en zeevaart baart zorgen over de kans dat er een ongeval kan voordoen en wat de gevolgen zijn met één bemanningslid aan boord.

De uitslag van het gesprek was geen pertinent nee. Er is een opening geboden. Ons (ASV) is gevraagd een uitgewerkt voorstel op te stellen hieromtrent. We moeten daarin meenemen hoe wij denken de kans op een ongeval te verkleinen en de gevolgen te beperken. Dit voorstel zal voorgelegd worden aan het ministerie en BLN en met hun akkoord vervolgens worden ingebracht bij de Scheldedirecteuren. Zij zullen zich erover buigen en bij een positief advies van hun uit zal de Permanente Commissie het verder uitwerken.

Om echter een gedetailleerd voorstel te kunnen maken moet dat wel komen van mensen die met kleine schepen op de Westerschelde varen (of hebben gevaren) en/of alleen varen. Het is de bedoeling om het voorstel in januari aan te bieden.

Ron Breedveld

Persbericht walstroom Deventer

Persbericht: Deventer past beleid walstroom aan na klacht van de ASV

Nadat een van de leden van de ASV een klacht over de walstroomvoorziening in Deventer bij de ASV heeft neergelegd heeft de ASV daarover contact gezocht met de gemeente Deventer.

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

De Gemeente Deventer stelde daarop voor een betaalsysteem via de SAB ecokaart in te voeren. De ASV heeft dit voorstel aan de denktank voorgelegd. Vanuit de denktank van de ASV kwamen heel wat opmerkingen die overwegend een negatieve reactie waren op dit voorstel, waarna de ASV er bij de gemeente Deventer ervoor pleitte om een meer landelijk systeem te kiezen (zoals Parkline of Walstroom.nl).

De reactie van het ASV bestuur en denktank om niet voor SAB te kiezen vat de gemeente Deventer in een antwoord aan de ASV als volgt samen:
SAB is opgericht voor inzameling van afvalstoffen en niet voor walstroom
Parkline en Walstroom.nl bieden al aan, waarom nog meer aanbieders
Wel noemt de ASV als positief dat iedere schipper een Eco-card aan boord heeft.

De reactie komt er op neer dat wordt gepleit voor niet te veel verschillende aanbieders, ‘met name dat SAB niet voor dit doel is opgericht. Voor de gemeente zijn dit echter geen valide redenen om niet te kiezen voor SAB. “

Deventer heeft daarna een tussenoplossing bedacht en een besluit genomen m.b.t. de keuze van een ombouw van het betaalsysteem voor de bestaande walstroominstallatie van de havens aan de Scheepvaartstraat in Deventer. De keuze is definitief gevallen op het SAB systeem, maar de gemeente Deventer laat ook de bestaande prepaid betaalmogelijkheid intact. De gemeente Deventer schrijft onder andere aan de ASV:

“SAB is vanuit de overheid primair opgericht voor het inzamelen van de scheepsafvalstoffen, en als extra faciliteit bieden zij gemeenten ook de mogelijkheid tegen een acceptabel tarief als backoffice te fungeren voor walstroomfaciliteiten. Juist omdat de Eco-card een bestaande voorziening is voor de gehele binnenvaart, zijn we van mening dat deze een goed (en concurrerend) alternatief is voor de overige aanbieders en dat de markt daarmee niet verzadigd wordt. De benodigde chip op de Card is gratis te verkrijgen.”

Met ‘acceptabel tarief’ bedoelt de gemeente Deventer de abonnementskosten die de gemeente moet betalen aan SAB voor de dienst die zij levert. Dit tarief is vele malen lager dan van de andere aanbieders, volgens de gemeente Deventer. Omdat deze kosten, samen met de aanlegkosten door de gemeente doorberekend moeten gaan worden in het tarief voor de walstroom die de schipper dient te betalen, zou het in dit geval juist wel in het voordeel van de schippers zijn dat Deventer zich op SAB richt.
De leverancier van het prepaid systeem is een samenwerkingsverband aangegaan met SAB en kan daarmee de Eco-cardlezer relatief goedkoop inbouwen in de bestaande schakelkast. Daarmee blijft de bestaande prepaid betalingsmogelijkheid ook nog intact en heeft schipper dus de keuze.

De gemeente spreekt de hoop uit dat zij de ASV met deze argumentatie overtuigd heeft. Zij heeft inmiddels de partijen opdracht verstrekt en de installaties zullen begin 2016 aangepast worden.

Hoewel de ASV met deze oplossing niet heeft gekregen waar om gevraagd is (stroomlevering via Parkline of Walstroom.nl) begrijpt de ASV de argumentatie van de gemeente Deventer en is de ASV tevreden dat er in ieder geval naar de argumenten van de ASV geluisterd is waardoor er een keuze komt voor de schipper om buiten het SAB om stroom af te nemen.

De ASV zal natuurlijk aandachtig de bevindingen van haar leden blijven volgen hieromtrent.

Sunniva Fluitsma

Achterliggende informatie:

Op 13 november ontving de ASV onderstaande mail:

Geachte heer/mevrouw,

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

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

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

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

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,
Gemeente Deventer

Daarop was onderstaande ons antwoord:

Geachte heer
Naar aanleiding van ons telefoongesprek en de mail die u ons gestuurd heeft aangaande de oplossing die u voorstelt in ver-

band met de klacht over de walstroom wil ik u hiermee een eerste reactie sturen.

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

Ik heb volgens afspraak de vraag in eerste instantie aan het bestuur en de denktank van de ASV voorgelegd om een eerste indruk te krijgen (zonder mijn eigen mening daarbij te geven zodat er een zo objectief mogelijke reactie zou komen)

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

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

Als positief werd genoemd (wat u zelf ook al meldde)
De ECO-card is altijd aan boord en je hebt geen extra account/inlog of app nodig.

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

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

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

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

Conclusie:
Ons inziens roept uw voorstel veel weerstand op bij de schipper en is dit in ieder geval bij onze leden geen voorstel wat op veel instemming kan rekenen. Ik kan uw voorstel nog doorgeven aan de diverse kranten zodat er middels een poll gekeken kan worden naar wat de schippers ervan vinden, en ik kan het bij de ASV op facebook plaatsen en om een reactie vragen. Ik wil dat natuurlijk wel doen maar wil u er op voorhand op wijzen dat in de polls tot nu toe de mening van de ASV en de schippers overeen kwamen dus ik verwacht niet dat er opeens een heel ander geluid vanuit die hoek zal komen.

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

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Daarop ontving de ASV op 22 december 2015 onderstaand bericht:

Geachte mevrouw Fluitsma,

Wij hebben uw reactie en de reactie van Schuttevaer beoordeeld en gesprekken gevoerd met SAB en Parkline. Daarmee hebben wij op goede gronden een besluit genomen m.b.t. de keuze ombouw betaalsysteem voor de bestaande walstroominstallatie van de havens aan de Scheepvaartstraat in Deventer. De keuze is definitief gevallen op het SAB systeem, maar we laten ook de bestaande prepaid betaalmogelijkheid intact.

In onderstaande mail leg ik u graag uit waarom de gemeente tot deze keuze is gekomen:

De reactie van het ASV bestuur en denktank om niet voor SAB te kiezen kunnen we als volgt samenvatten:
SAB is opgericht voor inzameling van afvalstoffen en niet voor walstroom
Parkline en Walstroom.nl bieden al aan, waarom nog meer aanbieders
Wel noemt u als positief dat iedere schipper een Eco-card aan boord heeft.

De reactie komt er op neer dat wordt gepleit voor niet te veel verschillende aanbieders, ‘wn dat SAB niet voor dit doel is opgericht. Voor de gemeente zijn dit echter geen valide redenen om niet te kiezen voor SAB.

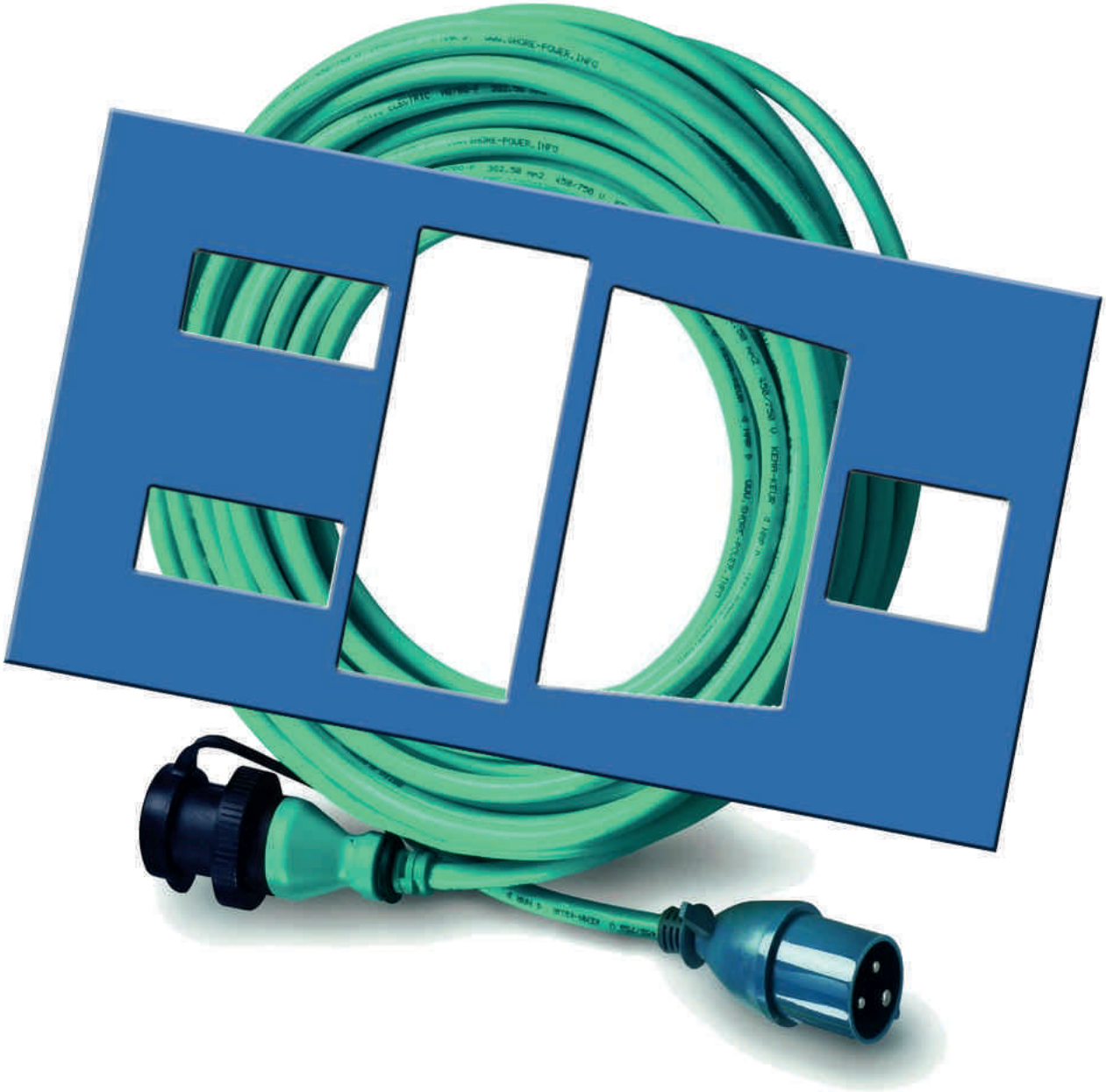
In het algemeen is de techniek bij alle aanbieders zo opgezet dat de walstroom rechtstreeks van de gemeente of havenbedrijf wordt afgenomen, de verschillende aanbieders zorgen alleen voor de inning van de kosten. Zij dragen dat weer af aan de gemeente en berekenen daarvoor abonnementskosten, zij zijn dus een backoffice bedrijf. De gemeente bepaalt het stroomtarief en niet de aanbieders.

SAB is vanuit de overheid primair opgericht voor het inzamelen van de scheepsafvalstoffen, en als extra faciliteit bieden zij gemeenten ook de mogelijkheid tegen een acceptabel tarief als backoffice te fungeren voor walstroomfaciliteiten. Juist omdat de Eco-card een bestaande voorziening is voor de gehele binnenvaart, zijn we van mening dat deze een goed (en concurrerend) alternatief is voor de overige aanbieders en dat de markt daarmee niet verzadigd wordt. De benodigde chip op de Card is gratis te verkrijgen.

Met 'acceptabel tarief' bedoelen we de abonnementskosten die de gemeente moet betalen aan SAB voor de dienst die zij ons levert. Dit tarief is vele malen lager dan van de andere aanbieders, zo hebben wij ondervonden. De abonnementskosten die SAB berekend aan de gemeente is voor het gehele systeem ongeacht de hoeveelheid aansluitpunten, terwijl de andere aanbieders abonnementsprijzen per stroompunt berekenen. Omdat deze kosten, samen met de aanlegkosten door de gemeente doorberekend moeten gaan worden in het tarief voor de walstroom die de schipper dient te betalen, is het in dit geval juist wel in het voordeel van de schippers dat Deventer zich op SAB richt. Wij hebben immers nu een bestaand prepaid betaalsysteem die we ten gunste van de beroepsvaart willen ombouwen. De leverancier van het prepaid systeem is een samenwerkingsverband aangegaan met SAB en kan daarmee de Eco-cardlezer relatief goedkoop inbouwen in de bestaande schakelkast. Daarmee blijft de bestaande prepaid betalingsmogelijkheid ook nog intact en heeft schipper dus de keuze.

Ik hoop u met deze argumentatie overtuigd te hebben, wij hebben de partijen opdracht verstrekt. De installaties zullen begin 2016 aangepast worden.

Met vriendelijke groet,
Gemeente Deventer
Begeleiden en Beheren
Team Voorbereiding



Verslag ledenvergadering 3 oktober 2015

Opening

De voorzitter Sunniva Fluitsma opent de vergadering. Er zijn veel mensen en dat hadden er nog veel meer kunnen zijn want, er waren veel leden die zich officieel hebben afgemeld omdat ze niet aanwezig konden zijn. De ASV is een sociale vereniging en daar is de voorzitter heel blij mee. Er zijn in het bestuur/denktank verschillende mensen, die dierbaren hebben verloren de laatste tijd en je voelt de warmte van de mensen van de ASV. Er wordt 1 minuut stilte gehouden voor de mensen die ons zijn ontvallen.
Vanmiddag in het openbare gedeelte komen o.a. 4 leden van de BLN dus gaan we vanmorgen eerst de belangrijke onderwerpen behandelen voor de leden.

Rede

De voorzitter leest de rede voor.

Notulen vorige vergadering
De notulen worden zonder op of aanmerkingen goedgekeurd.

Goedkering agenda

Jannes Ooms wil graag het Witboek op de agenda.

Mededelingen

De ASV heeft 2 verzekeringen afgesloten voor aansprakelijkheid, de kosten zijn 715 euro per jaar.
Er is een nieuw boekhoudprogramma gemaakt met dank aan de fam Le Sage.
We blijven bij de ING bank. Uit de zaal wordt geopperd om eens te informeren bij de SNS bank.
Rotterdam wil een nieuw ligplaatsenbeleid, vraag aan de leden is hoe dit moet worden ingevuld.
Het kantoor word opgeknapt. We zijn al begonnen met het opruimen en gaan daarna bekijken wat er allemaal gedaan moet worden.

Bestuur-perikelen

Het bestuur is nog steeds te klein en dat is ook een verantwoordelijkheid van de leden. Er zijn de laatste tijd wat vervelende dingen gebeurd o.a.door slechte communicatie. Dat moet verbeterd worden. Ondanks alles is het bestuur blij hoe de ASV /bestuur/denktank werkt.

Jubileum ESO

Paul Markusse en Benjamin Lubbers zijn bij de viering van het 40 jarig bestaan geweest van de ESO. Er waren ongeveer 150 mensen aanwezig maar daar waren heel weinig schippers bij. Alles werd geleid door dhr. Kortenhorst, er waren 8 sprekers die ongeveer 5 minuten spreektijd kregen. We mochten niets zeggen of vragen. Er waren veel mensen dit menen de binnenvaart te vertegenwoordigen. Men wist bijv. niet dat de 6 miljoen voor ESO en EBU uit de slooppot kwam.Positief was dat de Vicepremier van België Chris Peters opmerkte dat verladers de schipper beter moeten behandelen, anders moet er van hogerhand ingegrepen worden.

Europa

Europa wordt steeds machtiger in binnenvaartland en de vraag is hoe de ASV hier mee om moet gaan. Gaan we weer in de ESO of gaan we onze eigen weg? Hoe gaat de ESO eruit zien en wat is de invloed die de ASV binnen de ESO kan uitoefenen?

Zoals iedereen weet is het vooral Ons Recht die graag ziet dat de ASV weer in de ESO gaat. We hebben de laatste tijd ook veel samengewerkt met Ons Recht en er is ook veel overleg met BLN. Er is ongeveer een jaar geleden een beleidsnota aangenomen in de ESO waarin staat dat dat er een verbod moet komen om onder de kostprijs te varen. Dit is waar de ASV natuurlijk mee in kan stemmen maar, er gebeurt niets met deze beleidsnota. En dat is juist de reden geweest waarom de ASV uit de ESO is gestapt; er worden wel afspraken gemaakt, maar er wordt niets mee gedaan. En er kwam een nieuwe vergaderstructuur waar wij en vele andere leden van de ESO het niet mee eens waren, maar die toch werd doorgedrukt.

Als we met BLN spreken zegt men, dat het niet meer van deze tijd is om te praten over een verbod om onder de kostprijs te varen. Dat is raar, want men heeft toch een jaar geleden hier mee ingestemd binnen de ESO. Ons Recht heeft grootse plannen met de ESO, waarvan BLN zegt dat de EBU hier nooit mee akkoord gaat. Het bestuur heeft gekeken of, de ASV weer in de ESO moet of dat we samen met Ons Recht en La Glissoire iets anders moeten gaan oprichten voor Europa. Dit laatste zit er nog even niet in want Ons Recht zit in de ESO en met alleen La Glissoire, een klein Frans bondje, gaat het niet lukken. Bij Ons Recht is er ook iets veranderd, er gaan nauwelijks nog schippers vanuit OR naar het ESO-overleg maar, er is iemand aangesteld (Alain Devos) om voor Ons Recht naar ESO te gaan.

In de nieuwe structuur die men voor ogen heeft voor de ESO moeten wij als Nederland samenwerken met BLN. Als je vraagt naar de doelstelling van BLN krijg je een antwoord dat neerkomt op “dat zien we wel”. Als je BLN vraagt over markttransparantie, dan wil men daarin geen prijzen zien. Men gaat voor een bredere dienstverlening, dus niet alleen voor de schipper, maar ook voor de verlader. Een betere positie voor de schipper komt zo in de ESO niet aan bod.

Of moeten we in de ESO om mede de nieuwe statuten te bepalen? Wat heeft de ESO het afgelopen 5 jaar bereikt ? Er is eigenlijk niets te noemen. Als de ASV in de ESO was gebleven, was er dan wel wat bereikt? Nee, ook niet want, de ASV heeft altijd de minderheid gehad in de ESO. Er wordt in de ESO nog steeds meer voor dan door de schippers gesproken. Conclusie is, dat er niets te halen valt voor de ASV binnen de ESO. Wel moeten we ons gaan bedenken hoe we op een andere manier invloed kunnen uitoefenen in Europa.

Tineke Veuger vraagt zich af of het mogelijk is dat wij de notulen kunnen krijgen van de ESO vergaderingen. Men zegt de gehele binnenvaart te vertegenwoordigen dus mogen wij ook weten wat er besproken wordt. David Twigt vindt het zonde van de tijd, dat we nu weer 2 uur over ESO praten. We hadden ook over andere zaken kunnen praten, we moeten een standpunt innemen. Ger Veuger zegt, dat het een opdracht van de leden is geweest uit de vorige vergadering, dat er serieus naar gekeken moet worden voordat we een beslissing nemen. Er wordt gestemd of de ASV in de ESO moet. De uitslag is bijna unaniem: De ASV gaat niet terug in de ESO.

Reservefonds

Het Reservefonds is geld van de slooppot en de nieuwbouwboete. Dit fonds is gemaakt om de markt te ordenen. Nu gaat geld naar de ESO en EBU die de laatste jaren niets aan marktordening hebben gedaan. Als tegenprestatie moeten de ESO en EBU zorgen dat er vergroening komt van de vloot. Deze vergroening mogen wij als binnenvaart waarschijnlijk zelf weer betalen. Als er al geld uit het reservefonds komt voor vergroening, dan moet dat naar de schipper en niet naar allerlei onderzoeksbureaus. Geef het uit aan bijv. zonnepanelen. Daar heeft een groot deel van de binnenvaart wat aan i.p.v. iets ingewikkelds en duurs als LNG, waar maar een beperkt deel van de vloot iets aan heeft.

Rondvraag

David Twigt vraagt zich af hoelang we nog doorgaan met de overleggen met BLN. Ron Breedveld heeft hierover laatst

met BLN gesproken om de overleggen te verbeteren. Men heeft beloofd om verbeteringen aan te brengen en dus gaan we nog even door, maar er moet ook echt iets verbeteren anders heeft het geen zin. Als je steeds na een overleg met een slecht gevoel terug komt moet je er mee stoppen. Paul Markusse zegt, dat BLN niet veel meer vertelt en dat is erg vervelend. David Twigt: De ASV heeft het afgelopen jaar een paar kleine succesjes behaald en de BLN loopt er mee weg. Ger Veuger zegt dat de denktank Ron op pad heeft gestuurd om te onderzoeken of het nog zin heeft en daar heeft Ron zijn conclusies uit getrokken. Ron Breedveld zegt: Er zitten wel verschillende schippers bij het overleg maar ook vertegenwoordigers en dan is het overleg toch anders. Hebben afgesproken om meer met varenden te praten.

PAUZE.

Opening

Paul Markusse is vanmiddag de technische voorzitter en opent de vergadering

Rede

Sunniva Fluitsma leest de rede voor.

Terugblik Gorkum en Symposium

In Gorkum is de ASV stand druk bezocht. Een stand voor schippers, door schippers. We hebben vele nieuwe leden mogen inschrijven en gaan volgend jaar zeker weer naar Gorkum.

Het Symposium hebben we samen met Ons Recht gedaan op een hele mooie locatie in Dordrecht. We hadden vele sprekers. We hadden een paar stellingen voor de zaal en de uitkomst was bijna unaniem:

- Meer en betere markttransparantie.
- Inmenging van de overheid als de vrije markt niet werkt.
- Verbod op het onder de kostprijs vervoeren.
- Stoppen met het niet betalen van rente en of aflossingen
- Samenwerken heeft geen zin als de vrachtprijs niet omhoog mag.

Wat wil de ASV met de ESO

Europa word steeds belangrijker in de binnenvaart. ASV werkt samen met Ons Recht en La Glissoire. Ons Recht zit in de ESO en wil graag dat de ASV ook weer in de ESO komt. Het bestuur heeft onderzocht of de ASV weer terug in de ESO moet om de positie van onze leden te kunnen verbeteren. Wat heeft de ESO de laatste 5 jaar gedaan? Niet veel, ondanks dat er al een jaar een beleidsplan ligt waar de ASV wel achter kan staan. Een andere structuur en statuten moeten de ESO beter laten functioneren.

Er is met Ons Recht gesproken, maar ook met BLN. Nederland zou in de nieuwe structuur 3 stemmen hebben, dus moet je wel een beetje op 1 lijn zitten met BLN. De ASV heeft verschillende vragen gesteld aan BLN. De antwoorden waren zeer algemeen dus daar hadden we niet veel aan. BLN richt zich op een bredere dienstverlening. De richting die de ESO op wil is voor de ASV onvoldoende om weer lid te worden. Het bestuur/denktank en ook de leden hebben besloten geen lid te worden.

Dhr. Kortenhorst zegt dat het niet zo is dat BLN geen markttransparantie wil, dat willen wij in principe wel, maar willen daar niet zo in detail treden. Er moet duidelijkheid komen waar het geld naar toe gaat wat de verlader betaalt. Voor schippers kijken wij breder naar de ruggengraat van de binnenvaart. Dat is de particuliere schipper.
John Janssen; voor BLN zijn kleine schepen de schepen onder de 86 meter. De financieringspositie van kleine schepen is rooskleurig, die van grote schepen niet. Ger Veuger zegt dat de ASV niet zegt dat BLN tegen markttransparantie is,maar streeft naar minder stringentere regels. Wanneer je er geen prijzen bij noemt is het geen markttransparantie. Dhr. Kortenhorst denkt dat de BLN niet ver af zit van hoe de ASV het ziet. Jannes Ooms zegt dat er in de 20e eeuw een vrije markt was met 20 % gereguleerde markt. In de 21e eeuw hebben wij een totale vrije markt, maar je ziet steeds meer dat men af wil van die vrije markt. BLN heeft het over commerciële samenwerkingsverbanden, daar heb je niets aan als het gaat om het verhogen van de vrachtprijs. De ASV is voor het algemeen belang en anderen zijn voor het groepsbelang. Je proeft steeds meer een tendens naar ordening.In 20 jaar is alles afgebroken en het zal wel even duren voor dat alles weer is zoals het moet zijn.
Joop Molewijk heeft een voorwoord gemaakt voor de Nieuwsbrief, deze leest hij voor.

CESNI

Er is een nieuw comité voor het ontwikkelen van standaarden in de binnenvaart. Het gaat om technische voorschriften, beroepskwalificaties, marktobservatie. Er zitten 29 landen in CESNI, alle landen van de Europese Unie, plus Zwitserland. Er gaan waarschijnlijk 14 of 15 landen actief meepraten. De CCR eisen blijven zoals ze waren.

Reservefonds

Het Reservefonds zijn de sloopgelden plus de nieuwbouwboetes samen. Heel veel schippers hebben hier aan mee betaald. Nu wil men 6 miljoen van dit geld aan ESO en EBU geven. Bij een poll in de Scheepvaartkrant is momenteel 92 % tegen dat dit geld gaat naar ESO en EBU. Het doel van het Reservefonds was in de jaren 90 capaciteit beheersing. ESO en EBU hebben sinds de crisis van 2009 niets aan capaciteitsbeheersing gedaan en nu gaat er geld vanuit het reservefonds naar deze organisaties. De ASV wil een volledige markttransparantie wat veel meer op capaciteitsbeheersing lijkt. EBU wil helemaal geen markttransparantie, dus dat is al een reden om geen geld aan ESO / EBU te geven. Men wil het ook gaan gebruiken voor vergroening van de vloot. Dat is een goed doel, maar dan moet de schipper hierin wel mee kunnen praten. Het geld moet niet gaan naar allerlei onderzoeken en naar bijv. LNG, waar alleen maar een zeer beperkt deel van de binnenvaart iets aan heeft. Zonnepanelen of andere milieuvriendelijke dingen, waar heel veel schippers iets aan hebben zou een betere besteding zijn van het geld uit de Reservefonds. Het moet gemakkelijk te verwezenlijken zijn en geen ingewikkelde belastingconstructies. Op de vraag, of BLN hier ook een menig had, over kon dhr. Kortenhorst geen antwoord geven. Dhr. Tullemans wil het desnoods gaan aanvechten als er geld uit het reservefonds naar ESO/EBU gaat. Er zijn genoeg jonge mensen/gezinnen die een schip willen kopen, maar banken geven geen geld. Ron Breedveld zegt, dat het probleem is, dat ESO/EBU volgens het boekje handelen, men heeft in Europa gewoon de regels verruimd met vergroening en versterken van bonden.

Politie

Er zijn de laatste tijd nogal wat aanvaringen met de politie. Politieboten die veel de hard langsvaren en geen antwoord geven op de marifoon. Politieboten die zonder certificaat willen schutten en sluismeesters onder druk zetten. De ASV heeft een brief gestuurd naar de politie, men zou aanwezig zijn op de vergadering, maar de man die zou komen kon niet. Er is nu afgesproken om samen een keer te overleggen en op een latere vergadering aanwezig te zijn.

Ligplaatsen

Joop Molewijk over de problemen met de aanleg van de nieuwe zeesluis in Terneuzen: Er is in Terneuzen al heel lang een tekort aan ligplaatsen. Met de bouw van de nieuwe zeesluis, die op de plek van de middensluis komt te liggen, gaan er weer veel ligplaatsen verloren. Men wil dit opvangen door schepen onderweg te laten liggen, men kan zich 6 uur van te voren aanmelden om geschut te worden. Dit gaat niet werken door allerlei omstandigheden zoals stroming, wind, vaartijdenbesluit. De nieuwe zeesluis kost bijna 1 miljard maar er is geen geld voor een spuikanaal. Nu wordt er regelmatig gespuid door de mid-

densluis. Als de nieuwe zeesluis er ligt kan dat niet meer. Er komt wel een spuikanaal tijdens de bouw. Ook de subsidie die men dacht te krijgen vanuit Europa is veel kleiner uitgevallen, we moeten maar afwachten wat voor een gevolgen dat heeft voor de binnenvaart. Ron Breedveld zegt dat Rijkswaterstaat helemaal gaat voor planning van schepen wanneer ze geschut kunnen worden. Iedere schipper weet dat het niet gaat werken.

AIS

De ASV is niet tegen de AIS, maar wel tegen de verplichting, want het systeem is niet waterdicht: Men heeft het over een foutpercentage van 17 %. Als je het verplicht, dan haal je een hoop ellende op je hals en wij hebben de minister daar voor gewaarschuwd. Het ministerie vraagt om fouten te melden. Per 1 januari 2016 wordt de AIS ook verplicht op BPR gebied dus in heel Nederland. De blauwbordfunctie wordt niet verplicht, het schijnt dat veel schippers dit niet weten.

Rondvraag

Dhr. Tullemans vraagt zich af wanneer de pleziervaart verplicht wordt om minimaal een klein vaarbewijs te hebben. Je ziet zeer regelmatig dingen gebeuren die maar net goed gaan, gewoon omdat men de regels niet kent en geen ervaring heeft. Het zou toch zo moeten zijn dat je op groot vaarwater een vaarbewijs moet hebben. Sunniva Fluitsma zegt dat we het daar niet allemaal met elkaar eens zijn.
Gerbedien le Sage: Sluismeesters zouden graag willen dat jachten allemaal marifoon hebben.
Ron Breedveld: Er is een platform “Varen Doe Je Samen” misschien kunnen we hier eens gaan informeren. Weet wel dat de verhuur van jachten tegen is.
Ger Veuger: Op hoofdvaarwater mag je best als ASV voor een klein vaarbewijs pleiten.

Maarten Valkema vraagt hoe het zit met de nieuwe laad- en lostijden.
Ron Breedveld antwoordt: Officieel is de nieuwe wet per 1 juli 2015 afgelopen. Er is een werkgroep gevormd, die nieuwe regels zou maken binnen nieuwe bevrachtingvoorwaarden. Vorig jaar samen met Jos Evens in augustus naar een overleg geweest, maar daarna niet veel meer gehoord hoe het er nu bijstaat.

David Twigt vraagt zich af hoe je je moet opstellen als je politiecontrole krijgt. Wij hebben nogal een kleine stuurhut dus dan blijven ze nog wel eens ergens achter haken met hun riem waar van alles aanhangt tegenwoordig. Voor dat je het weet gaat zo’n pistool per ongeluk af. Ger Veuger zegt dat sinds Granaria de politie buiten blijft, ik wil ze niet meer binnen hebben.
Sunniva Fluitsma: Gaan we vragen als we overleg hebben met de politie.

17.00 u. Technisch voorzitter Paul Markusse sluit de vergadering en wenst iedereen een goede reis naar huis.

Foto: Gerberdien Le Sage

Handhaving snelheidsbeperkingen Rotterdam

Zoals bekend geldt vanaf 1 oktober 2014 op een deel van de Nieuwe Maas en op een deel van het Hartelkanaal een dynamische maximale vaarsnelheid voor de binnenvaart van 13 kilometer per uur. De ingestelde vaarsnelheden zijn door het Havenbedrijf gemonitord om te boordelen of de maximum vaarsnelheid wordt nageleefd.

Uit de monitoring blijkt dat de gemiddelde snelheid is gedaald en dat een groot gedeelte van de schepen zich aan de maximum vaarsnelheid houdt. Het havenbedrijf heeft echter ook geconstateerd dat een klein deel van de schepen de maximum vaarsnelheid ruim overschrijdt. Gelet op het belang van de ingestelde maximum vaarsnelheid (verminderde luchtvervuiling) is de handhaving per december vorig jaar aangescherpt.

Ter herinnering: Op de trajecten geldt een maximum vaarsnelheid van 13 km/u ten opzichte van het water. De maatregel vervalt bij een windkracht van 6 Beaufort, gemeten bij het meetpunt Geulhaven. De actuele gemiddelde stroomsnelheid wordt omgerekend naar een toegestane vaarsnelheid ten opzichte van de grond (zowel op- als afvarig). De actuele toegestane maximum vaarsnelheid is te vinden op de website www.portofrotterdam.com. De informatie is ook op te vragen via de VHF-sectorkanalen.

Ontwerpbesluit ligplaatsen Noordhollandsch Kanaal

Onderstaand bericht is door de ASV ontvangen van de Provincie Noord-Holland.
In 1995 heeft GS een besluit genomen inzake het innemen van ligplaats op het Noordhollandsch Kanaal. Het besluit hield in een algemeen ligplaatsverbod op het hele Noordhollandsch Kanaal, met uitzondering van daarvoor in aanmerking komende locaties die door borden E.5 en E.7 worden aangeduid. Op deze locaties mogen vaartuigen 3 x 24 uur afmeren en daarna 12 uur niet opnieuw van de afmeerlocatie gebruikmaken.
De provincie wil deze regeling op onderdelen aanpassen:

- ‘12 uur’ wordt veranderd in ‘24 uur’; men mag dus gedurende 24 uur na het beëindigen van de 3 x 24-uurperiode niet opnieuw ligplaats nemen, aan te geven door onderborden; dit geeft onze Handhaving meer mogelijkheid tot handelen bij overtredingen;
- op passantenplaatsen bedoeld voor recreatievaart (“sport”) mag uitsluitend worden afgemeerd van 1 april tot en met 31 oktober, aan te geven door onderborden; na 1 november moeten deze locaties ‘schoon’ zijn en Handhaving kan daarop effectief inzet plegen.

De bedoeling van de wijzigingen is het voorkomen van situaties waarin vaartuigen onbeperkt afmeren op locaties die zijn bedoeld om de scheepvaart afwisselend gelegenheid te geven om af te meren. Passantenplaatsen voor recreatievaart zijn sowieso alleen in het zomerseizoen van belang.

De provincie vindt het wenselijk u van ons voornemen op de hoogte te stellen en de gelegenheid te geven om binnen zes weken na verzending van deze e-mail zienswijzen kenbaar te maken.

Het besluit van 1995 en het huidige ontwerpbesluit zijn beiden te vinden op de website van de ASV, onder ‘ligplaatsengedoe’.

Informatie Binnenvaart Kredietunie Nederland (BKN)

BKN heeft de ASV gevraagd haar leden te wijzen op informatie die zij op haar website heeft staan. www.binnenvaartkredietunie.nl . Dit doen wij op verzoek van de voorzitter van BKN om onze leden de mogelijkheid te geven kennis te maken met de BKN. De verwijzing naar de site is puur informatief bedoeld voor onze leden. Het bestuur heeft geen verdere mening over, of betrokkenheid bij de Binnenvaart Kredietunie Nederland.

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

Buitenlandse keuringsartsen

een telefoontje gehad van een lid van ons met de vraag of je ook in buitenland je kan laten keuren voor rijnpatent e.d.

Wij even gebeld naar Den haag en direct geholpen met deze link
https://www.wsv.de/wsa-b/service/merkblaetter_schifffahrt/AMD-Arztliste.pdf

Zijn er in België en Frankrijk ook van deze adressen die erkend zijn door Nederland??

Wat is voor de particuliere schipper het belangrijkst?

Zie de poll uit de Scheepvaartkrant:

Welke wens voor 2016 staat bij u op nummer 1?

1 Minder CCR-eisen 37%

2 Meer transparantie in de markt 34%

3 Meer en betere lig- en autoafzetplaatsen 9%

3 Meer stabiliteit en continuïteit wat betreft de vrachtprijzen 9%

Meer aandacht en geld voor vaarwegonderhoud 2%

Innovatie en modernisering van de binnenvaart 3%

Betere internationale samenwerking tussen de binnenvaartlanden 1%

Meer aandacht voor vervoer over water 4%

Een beter imago voor de binnenvaart 2%

Dank aan iedereen die zich voor de binnenvaart heeft ingezet.

Ook in 2016 zal de ASV zich weer voor de belangen van de schippers inzetten!

Lezers aan het woord
Grondstofgedachte

Verantwoordelijkheid van onderstaand bericht is voor de schrijver en niet voor de Algemeene Schippers Vereeniging

De “grondstofgedachte”

Al decennia lang ligt de vernieuwing en ontwikkeling van bestaande schepen stil. Op de verplichte veranderingen naar aanleiding van de keuringen na verandert er aan boord (zeer) weinig. Deels begrijpelijk aangezien verandering vaak geld kost en onzekerheid brengt.

Waarom zou je iets veranderen als het (al) functioneert?

Toch zouden we als binnenvaart en de daarmee gerelateerde bedrijven onze verantwoordelijkheid t.a.v. milieu moeten nemen. Milieu verantwoordelijkheid op een betaalbare, haalbare, duurzame en acceptabele manier.

Als partner van een zijinstromer in de binnenvaart kijk je anders tegen deze binnenvaartmaterie aan. Deels omdat je niet belast bent met de ballast uit het verleden. Je bekijkt alles met een frisse blik en bent, in mijn geval als kunstenaar, gewend om zaken anders te benaderen. Daarnaast is het erg belangrijk om te kijken in mogelijkheden en onmogelijkheden los te laten.

Zo ook met de ons alle bekende problemen van vervanging en reparatie. Zaken waar we allemaal veelvuldig mee te maken hebben. Of we het willen of niet. Zelf varend met een schip uit 1962 komen we op een punt dat we cruciale onderdelen moeten gaan vervangen. Al zitten we er niet op te wachten is het toch goed hier al in een vroeg stadium over na te denken. Want stel dat de motor er mee op houdt? Als we hier voor geen reserve potje zouden hebben dan moeten we ons of in de schulden steken of nog erger stoppen met varen omdat een nieuwe motor onbetaalbaar is.

Laten we bovenstaand probleem echter eens anders bekijken. Want we willen helemaal geen nieuwe motor. We willen vermogen om ons schip voort te stuwen. Dus de motor mag de fabrikant zelf houden. Enkel het vermogen wat de motor levert huren we. Bij eventuele storingen is de fabrikant dan medeverantwoordelijk, wat hem zal prikkelen om een goede motor te leveren. Want hoe langer de motor mee gaat hoe hoger de huurinkomsten zullen zijn. Dit wordt ook wel de producenten verantwoordelijkheid genoemd. In plaats van producten te maken die niet te lang mee gaan, zodat we continu nieuwe moeten kopen, betalen we de fabrikant voor een dienst. Het leveren van vermogen. Hiermee kunnen we oude motoren vervangen voor nieuwe schonere motoren die qua onderdelen eigendom blijven van de fabrikant. Onderdelen die na bewezen dienst weer gerecycled kunnen worden. De “grondstofgedachte.” Naast dat de fabrikant inkomsten genereerd door middel van leasemotoren zal de fabrikant altijd nog geld verdienen aan de verkoop van filters etc.
De schipper blijft zo verzekerd van goede prestaties in de machinekamer en toepassing van de nieuwste en schoonste technieken.

Wij van het Heerenschip zijn benieuwd of er meer schippers interesse hebben in bovenstaand voorstel? Om zo met een grote(re) delegatie een mooi aanbod te kunnen doen naar fabrikanten van scheepsmotoren. Uiteraard is deze gedachte op meer onderdelen door te voeren.

Mail bij interesse of als je wilt reageren naar Rogier Dikker; info@heerenschip.nl

ASV stelt spitssluiting aan de kaak

Aanleiding

Een van onze leden heeft ons op de hoogte gesteld van een door hem ingediende klacht bij Rijkswaterstaat. De klacht gaat kort gezegd over de gewijzigde bediening van de Beeksebrug, Beek en Donk. Deze wijziging is dat er een spertijd is tussen 07.00-09.00 en tussen 16.00-18.00. De brug draait 4 maal tussen 07.00-09.00 en tussen 16.00-18.00 uur om 07.15 en om 08.50 uur en 's avonds om 16.05 en om 17.30 uur.

Er wordt dus 3 uur van de vaartijd afgenomen van de schipper.
Dat betekent

oneerlijke concurrentie van vervoer over water ten opzichte van vervoer over de weg,

Een hoge kostenpost voor de betreffende binnenvaartbedrijven lange wachttijden voor de bedrijven langs de vaarweg die afhankelijk zijn van de binnenvaart
gevaarlijke situaties bij de brug door de wachttijden en achteropkomende schepenlanger moeten doorvaren voor schippers om de tijd weer "in te halen", dus vaker in het donker varen met meer risico's
Dit heeft bij ons lid er al toe geleid dat hij zijn melddag niet kon halen wat hem een ligdag heeft gekost. Bovendien is er een vaartijdenwet die maakt dat schippers buiten bepaalde tijden niet mogen varen (als ze geen tachograaf hebben) en dus beperkt worden in hun vaaruren. Anderen worden gedwongen onnodig lang te varen (in het donker) wat de veiligheid niet ten goede komt. Ondertussen weten we allemaal dat spitssluitingen schijnoplossingen zijn die tegemoet komen aan het misverstand dat het de files zou beperken. Tegelijkertijd is hier sprake van concurrentievervalsing omdat de binnenvaart sterk op achterstand wordt gezet ten opzichte van vervoer over de weg. In dit specifieke geval is het ook nog zo dat er voor de schepen te weinig ruimte is om te wachten bij de Beeksebrug.
De communicatie over deze spitssluiting vindt de ASV beneden peil. De schippers zijn niet op de hoogte gesteld van deze verandering.

zie dit bericht:
http://www.kontaktfm.nl/nieuws-archief/14-nieuws-laarbeek/8160-19-11-2015-beekse-brug-tijdens-spits-op-vaste-tijden-open

De ASV neemt de klacht van ons lid serieus. Die tijden lijken de ASV niet realistisch en werkbaar. Met verkeersmanagement kan à la blauwe golf heel veel meer in de marge geregeld worden, een spitsuursluiting voor beroepsvaart lijkt ons totaal overbodig.
Bovendien valt ons op dat er in het antwoord van Rijkswaterstaat geschreven wordt dat de provincie Brabant hiermee akkoord is gegaan en de vereniging BLN-Schuttevaer hierin "gekend" is (wat dat dan ook precies mag betekenen). Van de vereniging Schuttevaer, die inmiddels het mandaat verloren heeft om ook namens de ASV te spreken hebben wij niets in de vakbladen of anderszins hierover vernomen. Ook bij de overleggen waarbij ASV en BLN-Schuttevaer bij elkaar komen in het kader van de samenwerking is hier met geen woord over gerept.

Die spitssluiting is kennelijk tot stand gekomen vanuit deze petitie:
http://www.weekbladvoorgemertbakel.nl/nieuws/20150701/bkg-start-petitie-voor-beekse-brug

Waarbij er wel degelijk over een verschil gerept wordt tussen beroeps- en pleziervaart, maar zie: de spitssluiting geldt gewoon ook volop voor de binnenvaart. Ongelooflijk hoe men dat even "regelt" nota bene met het argument dat het bedrijfsleven gedupeerd zou zijn bij brugopeningen. Alsof de binnenvaart geen bedrijfsleven zou zijn en alsof de bedrijven langs de vaarweg die afhankelijk van de lading van de binnenvaartschepen zijn niet meetellen!

Zo staat er:
"In regels is vastgelegd dat de brug tijdens de spits twee keer in het uur open mag. Dat het nodig is voor beroepsvaart, dat kan iedereen nog goed begrijpen. Maar ook voor de pleziervaart wordt de brug regelmatig geopend en dan vraag je je af: moet dat nu? Ik wil niemand het plezier ontnemen, maar je gaat toch het een en ander afwegen", vertelt Martin.

Het omhoog gaan van de brug zorgt voor lange wachttijden. "En dat kost Gemertse ondernemers, maar ook ondernemers uit de regio veel geld. Het zorgt voor een enorme improductiviteit en daardoor schaadt het economische belangen. Maar niet alleen voor ondernemers is het een groot punt van ergernis, ook voor particulieren. Als je een afspraak hebt in Beek en Donk of Helmond of Eindhoven en je moet over de brug heen, dan ben je altijd in het ongewis of je op tijd kunt zijn", aldus Martin….."

Verkeerslichten de boosdoener
Helemaal vreemd is het dat de binnenvaart het gelag blijkt te betalen voor falende verkeerslichten zoals duidelijk wordt uit de tekst die staat bij dit onderwerp weergegeven door omroep Brabant

http://www.omroepbrabant.nl/?news/233630562/Petitie+tegen+verkeersproblemen+bij+Beekse+brug+in+Beek+en+Donk+%E2%80%98Het+is+hier+een+zooitje.aspx

"…..Rood en groen tegelijk
Voor veel automobilisten is het wel duidelijk wie de boosdoeners zijn: de stoplichten! "Als één stoplicht op groen springt, staat het volgende op rood, het is hier een zooitje", zegt een man die dagelijks in de file staat voor de brug.

Ook een man uit Gemert ergert zich aan de verkeersproblemen. "De files staan tot aan de rotonde bij Gemert, er zou eigenlijk een viaduct over het kanaal moeten komen."

De ASV wil er bovendien op wijzen dat deze wijziging in spertijden plotseling is ingevoerd zonder dat er bijvoorbeeld een verkeersbesluit aan voorafgegaan is.

De ASV vindt dit een slordige procedure en wijst erop dat het ook vreemd is dat de provincie Noord-Brabant die zegt vervoer over water te willen stimuleren en daar zelfs voor in de buidel tast nu de vaarweg voor beroepsgoederenvervoer uren per dag ongebruikt laat. Bovendien lijkt het de ASV dat er weinig nagedacht is over de onveilige situaties die ontstaan doordat meerdere schepen moeten vastmaken waar dat niet tot nauwelijks mogelijk is.

Over bovenstaande heeft de ASV op 7 januari 2016 een brief geschreven naar de commissaris van de Koning te Noord-Brabant en naar Rijkswaterstaat
Het antwoord van de woordvoerder van de commissaris van de Koning te Noord-Brabant was er nog dezelfde dag:
"Uw mail is in goede orde ontvangen en in handen gesteld van gedeputeerde Christoophe van der Maat (verkeer en vervoer).

Inmiddels heeft de ASV een uitnodiging ontvangen van Rijkswaterstaat voor een gesprek over dit onderwerp. Dit gesprek zal plaatsvinden op 13 juni a.s. Wordt vervolgd dus!!

Kafka in de binnenvaart

In een tijd waarin we ons bewust zeggen te zijn van onze verantwoordelijkheid voor het milieu, in de tijd dat we merken dat de congestie niet alleen de steden doet dichtslibben maar ook delen van het land die daar tot nu toe van gevrijwaard bleven, in een tijd waarin we het hebben over veiligheid en terugbrengen van verkeersongevallen (0% in 2050 volgens het Witboek vervoer) en CO2 uitstoot, in die tijd wordt de keuze gemaakt om meer en meer vrachtvervoer over de weg te laten plaatsvinden in plaats van vervoeren via het water. Hoe kan dat?

De onheilspellende sfeer uit de boeken van Kafka is bijna tastbaar in de wereld van de binnenvaartsector. De schepen kampen met een niet functionerende "vrije" markt waarbij de schipper geen enkele marktmacht heeft en een speelbal is van bevrachters en banken die met hen kunnen doen wat ze willen. De grotere nieuwere schepen hebben te maken met een door de overheid en banken gestimuleerde overcapaciteit waar geen oplossing voor gevonden wordt omdat de belangen van goedkoop vervoer groter zijn dan het belang van een gezonde bedrijfstak. De oudere en kleinere schepen worden op dit moment massaal gesloopt door regelgeving opgelegd door een onaantastbare, niet-transparante, en door bijna niemand gekende 200 jaar oude organisatie die gericht is op een ijskoude sanering van dit deel van de binnenvaartvloot.

De geheimzinnige zakelijkheid waar de binnenvaart tegen aanloopt is door Kafka beschreven in romans als "Het proces" en "het Slot" alsmede in de novelle "de Gedaanteverwisseling". De binnenvaart ervaart de Kafkaëske omstandigheden van een bureaucratische onpersoonlijke maatschappij waarbij niemand de verantwoordelijkheid wil nemen voor de desastreuze gevolgen van beleid dat haaks staat op datgene wat men zegt na te streven.

"Het proces": de aantasting van de diversiteit van de binnenvaartvloot
Hoewel officieel de cijfers niet meer bijgehouden worden door het CBS kunnen we ervan uitgaan dat er van de ruim 7.000 binnenvaartschepen die 25 jaar geleden de haarvaten van de vaarwegen bevoeren in Europa er nu nog ca 400 binnenvaartschepen dienst doen als vrachtschip. De rest van dit type schip, in Nederland "Spits" genaamd, is inmiddels gesloopt of in gebruik als (varend) woonschip en als zodanig nog te bewonderen in Amsterdam, Parijs of Londen. Het aantal binnenvaartschepen tot 1.000 ton is in de afgelopen 10 jaar gehalveerd. Ondertussen is er een toename van grote schepen (groter dan 3.000 ton) een feit, maar hun vaargebied is logischerwijs beperkt omdat veel vaarwegen niet geschikt zijn voor deze schepen. Het resultaat is dat er in plaats van deur tot deur vervoer door kleinere schepen er nu meer tonnen over een relatief klein gebied over water wordt vervoerd waarbij er de aan- en afvoer steeds meer en over groter gebied verzorgd wordt door vrachtwagens.

Toch ligt er sinds 2011 een Europees Witboek Transport met prachtige voornemens. Zo zou in 2030 30% van het vervoer over de weg naar vervoer over water of spoor moeten gaan, in 2050 gaat het zelfs om 50% modal shift. Maar aan die voornemens worden nauwelijks acties verbonden en er wordt al helemaal niet gekeken welke redenen ten grondslag liggen aan het feit dat we de waardevolle diversiteit van de binnenvaartvloot aan het verliezen zijn.

In plaats daarvan staart Europa zich blind op grote projecten van de toekomst zoals het bouwen van het Seine Nord kanaal. Het kanaal dat Rotterdam met Parijs zou moeten verbinden en waardoor het allemaal goed moet komen met de binnenvaart. Maar net als vele andere vergelijkbare projecten (Betuwelijn bijvoorbeeld) is het maar de vraag of dit project op zal brengen wat men ons wil doen geloven. Zal het de binnenvaart zoveel ten goede komen als men beweert? Je kunt je bijvoorbeeld afvragen waarom er op dit moment geen sprake is van massaal werk voor schepen van rond de 1.000 ton die nu via het Canal du Nord van Rotterdam naar Parijs kunnen varen. Waarom zou dat vervoer er opeens wel zijn als er schepen van 3.000 ton kunnen varen? En welk onderzoek wijst uit dat klanten allemaal graag 3.000 ton aan goederen afgeleverd willen hebben in een tijd dat voorraad houden ook een kostbare zaak is? In de praktijk is het zo dat lang niet alle klanten van de binnenvaart zitten te wachten op vele duizenden tonnen die op een moment aangevoerd worden. Wil iemand zich die vragen wel stellen of gaat het werkelijk alleen om het feit dat vervoer nog goedkoper moet?

Tegelijkertijd wordt er ondertussen hard bezuinigd op het onderhoud van al die bestaande (kleinere) vaarwegen. Dat betekent dat het effectief aantal te bevaren kilometers in (west) Europa afneemt en af zal blijven nemen.

"De Gedaanteverwisseling": De CCR; van beschermer tot bedreiger van de binnenvaart.

Maar dat stelt allemaal nog niets voor vergeleken met het beleid om het belangrijke deel van de oudere binnenvaart, de schepen tot 1.000 ton te laten verdwijnen zonder dat vervanging door vervoer over water mogelijk is. Dit wordt allemaal veroorzaakt door de CCR (de Centrale Commissie voor de Rijnvaart).

Deze 200 jaar oude organisatie is ooit opgericht om een vrije doorvaart over de Rijn te garanderen in jaren dat er talloze obstakels waren zoals loodsplichten en tolheffingen die deze vrije vaart belemmerden. Maar daar waar de CCR ooit een beschermheer was voor de zo belangrijke binnenvaart heeft ze zich ontpopt tot de grote bedreiger van diezelfde sector.

Want nadat het ooit gestelde doel bereikt werd om de vrije doorvaart te garanderen moesten er nieuwe doelen verzonnen worden: er moet tenslotte een noodzaak tot voortbestaan zijn, moet men gedacht hebben. En dus werden er tal van eisen aan nieuw te bouwen schepen bedacht die ervoor zouden zorgen dat schepen die natuurlijk toch al tot het veiligste vervoersmiddel behoren nog veel veiliger zouden worden en het milieu minder zouden belasten. Tot daar is dat allemaal een redelijke normale gang van zaken. Waar het vreemd wordt is als men opeens bepaalt dat al deze eisen met terugwerkende kracht op bestaande schepen opgelegd worden. Nog vreemder wordt het als we in een rapport uit 2001 lezen (geschreven in opdracht van de Bundesverkehrsminister für Verkehr,Bau und Wohnungswesen) dat oudere en vooral kleinere schepen daar nooit aan zullen kunnen voldoen en dus zullen verdwijnen. Echt schokkend wordt het als blijkt uit het CCR rapport "schepen van de toekomst" (2002) dat men vindt dat de eigenaren hun schepen zo goed onderhouden dat men zich de vraag stelt "(…)in hoeverre de voortzetting van deze traditie de maatschappelijke gewenste en marktconforme ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart in de weg staat". De conclusie van de CCR is dat men door regelgeving kan bewerkstelligen dat dit gedeelte van de binnenvaart gedwongen wordt te verdwijnen. En dat is precies wat er nu gebeurt.

"Het slot": vaarwegen zonder binnenvaartschepen, tienduizenden extra vrachtwagens op de weg?

Inmiddels houdt de Centrale Commissie zich niet langer uitsluitend met de Rijnvaart bezig.

De regelgeving, oorspronkelijk ontwikkeld specifiek in relatie tot de Rijn, wordt steeds vaker overgenomen door verschillende landen in Europa, ook Nederland sluit haar regelgeving (BPR) hier op aan.

Deze CCR die over de binnenvaart beslist heeft geen of nauwelijks contact met de schippers waar zij beleid voor bepalen en die van hen afhankelijk zijn. Zij bestaat vooral uit ambtenaren van de verschillende Rijnvaartlanden (België, Frankrijk, Zwitserland, Nederland, Duitsland) vanuit Nederland zijn dat ambtenaren van het ministerie Infrastructuur en Milieu. In 2008 heeft de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) bij een raadpleging van het bedrijfsleven door te CCR te Straatsburg aan de orde gesteld dat men een keiharde koude sanering van de vloot kleinere, oudere binnenvaartschepen veroorzaakt, die direct vervangen worden door vrachtwagens. Even leek men het te begrijpen want er kwam een crisishardheidsclausule waarbij schepen tijdelijke ontheffing kregen omdat de economische crisis hen investeren onmogelijk maakte. Inmiddels heeft men besloten dat die crisis voorbij is. In 2009 heeft de ASV bij eenzelfde bijeenkomst de aanwezigen eraan herinnerd dat men uitgesproken had “dit kan niet de bedoeling zijn”en gevraagd wat men ging doen. Dat bleek bitter weinig te zijn. En dat terwijl dezelfde CCR in haar rapport uit 2002 had geschreven: “Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere.”

Er zijn gesprekken geweest met DG MOVE (Europese commissie) , met de heer Theologitis en de heer Dieter, die blijven zeggen dat ze de schipper begrijpen maar geen macht hebben over de CCR. De Algemeene Schippers Vereeniging heeft in 2010 een petitie aangeboden aan de CCR en aan DG MOVE waarin opgeroepen werd terug te gaan naar de regelgeving zoals hij was (aanpassen van het schip aan nieuwbouweisen in geval van om- ver- of nieuwbouw).

De ASV heeft een pamflet gemaakt “kleine binnenvaart de moeite waard”waarin duidelijk gemaakt wordt wat de gevolgen zijn als veel vaarwegen niet meer gebruikt zullen worden omdat er geen schepen meer zijn die ze zullen bevaren: Als de schepen tot 1.000 ton uit de markt verdwijnen zijn bijvoorbeeld de volgende plaatsen in Nederland niet meer bereikbaar voor binnenvaart vervoer.

(Groningen) Hoogkerk, Nieuweschans, Lauwersoog. (Friesland) Dokkum, Bolsward, Makkum
Gehele provincie **Drenthe** (behalve Meppel) o.a. Assen, Coevorden, Hoogeveen, Emmen.
(Overijsel) Hardenberg, Gramsbergen, Vroomshop, Vriezenveen. (Flevoland) **Alle drie de Flevopolders** o.a. Almere, Lelystad, Emmeloord, Dronten, Swifterbant,
(Noord Holland) Schagen, Middenmeer, Aalsmeer, Halfweg, Oudekerk a/d Amstel, Uithoorn, Hilversum, Heerhugowaard, Winkel, Kolhorn, Medemblik, Slootdorp.
(Zuid Holland) Delft, Den Haag, Bodegraven, Leiden, Lisse, Hillegom, Haastrecht, Middelharnis, Spijkenisse, Brielle.
(**Utrecht)** Woerden, Oudewater, Amersfoort.
Gelderland : Doetinchem, Ulft, Geldermalsen.
(Zeeland) Zierikzee, Goes.
(Limburg) Weert, Nederweert.
(Brabant) Eindhoven, Lieshout, Son, Breugel, Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Tilburg

Veel provincies schrokken hiervan want dat betekent dat bedrijven volledig afhankelijk worden van vervoer over de weg. Willen wij dat? “Nee”, zegt iedereen. Europa, de provincies, de Tweede Kamer: niemand wil het maar tegelijkertijd stelt men vast dat men niets kan beginnen tegen de CCR.

76.000 extra vrachtwagens zullen over de wegen razen, want kleinere nieuwe schepen kunnen niet meer gebouwd worden omdat ze door de hoge kosten niet te exploiteren zijn: niemand wil het maar iedereen stelt vast dat men niets kan beginnen tegen de CCR.

De ASV heeft keer op keer in overleggen met ambtenaren van het ministerie IenM aangegeven dat er bewijzen zijn dat alleen Nederland zich op deze wijze aan de regelgeving houdt en de diversiteit van haar eigen vloot de das om doet. De minister blijft echter zeggen dat zij gelooft dat andere landen het ook zo uitvoeren maar geeft haar ambtenaren kennelijk niet de opdracht om te controleren of deze aantijgingen van de ASV wellicht hout snijden. Wil Minister Schultz het niet weten?
Ondertussen zijn er diverse moties ingediend door de verschillende politieke partijen waarbij onder andere opgroepen wordt de kleinere schepen te vrijwaren van deze eisen omdat ze niets toevoegen en leiden tot een koude sanering. Maar de minister voert ze niet uit.

Wel is er een moratorium aangenomen waarbij er sprake is van een uitstel van 7 (!) van de 140 eisen. Tenminste….totdat het de CCR behaagt ze onmiddellijk toch weer te laten gelden. De minister doet of dit heel wat voorstelt maar ieder die zich in de materie verdiept weet dat het in werkelijkheid niets oplost.

Over de FYRA kun je struikelen, maar de binnenvaart is kennelijk een ander verhaal. Op dit moment is de sloop van de kleinere, oudere schepen al in volle gang. Inmiddels is het punt bereikt dat er van een kritisch minimum sprake is. Met ieder gesloopt schip wordt er in wezen nog een schip gesloopt omdat er op diverse plekken al geen vervoerszekerheid meer geboden kan worden. Daarmee verliest de klant zijn vertrouwen in het vervoer over water en kiest voor een andere modaliteit.

Begrijpelijk en onomkeerbaar.

Over Kafka’s oeuvre wordt getwist. Misschien hebben degenen wel gelijk die van mening zijn dat zijn werk een poging is om in een ogenschijnlijke strijd met ‘hogere machten’, het initiatief terug te geven aan de individuele mens die uiteindelijk zelf zijn keuzes maakt en daarvoor verantwoordelijk is. Er is ten slotte altijd een keuze. Ook voor Europa, voor de minister, voor haar ambtenaren, voor de CCR, voor ons allemaal. De kunst is keuzes te durven maken; voor milieu, de mens, veiligheid en bereikbaarheid. Kiezen voor de waarheid. Inmiddels is al jarenlang iedereen die hier iets over te zeggen heeft op de hoogte Nu rest de binnenvaart weinig anders dan af te wachten of er ambtenaren, politici of misschien zelfs wel een minister is die het lef heeft het initiatief te nemen hierin en een keihard “nee” te laten horen aan de CCR.

Aan de andere kant zijn er diegenen die het idee aanhangen dat het oeuvre van Kafka symbool staat voor de ontwortelde mens in de moderne tijd. Daar valt in dit verband wat voor te zeggen. Hoe ontworteld zijn wij als wij niet meer kunnen behouden wat we allemaal waardevol vinden omdat we organisaties in het leven hebben geroepen die nergens meer op aan te spreken zijn?

Sunniva Fluitsma

Gesprek klacht politie

6 januari 2016

Naar aanleiding van onze klachtbrief van 26 augustus 2015 namens de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) zijn er een aantal zaken in gang gezet.

Er zijn vragen gesteld vanuit de Tweede kamer hieromtrent en er is een afspraak gemaakt om een gesprek aan te gaan vanuit de politie met de ASV.

Dat gesprek heeft 6 januari 2016 plaatsgevonden te Driebergen.

Namens de ASV waren aanwezig David Twigt en Sunniva Fluitsma, namens de politie waren aanwezig Ed Hogervorst en Bouke Jansma

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

Incorrecte gedrag van de politiemedewerkers (onderwerp 1,2 en 3)
Naar aanleiding van dit onderwerp werd aan de orde gesteld hoe de politie zich soms gedraagt alsof het erop zou lijken dat men zich boven de wet voelt staan. De aanwezige ambtenaren erkenden dat dit voorkomt . Er wordt vastgesteld dat er geen garanties gegeven kunnen worden dat dit in de toekomst niet meer voor zal komen maar men zal er zeker op inzetten dat dit verbetert. Zo zullen politiemedewerkers (ook bij de opleidingen) er (nog) meer op gewezen worden dat dit ontoelaatbaar gedrag is.

Onbereikbaar zijn door de diverse politie afdelingen van de Landelijke Eenheid
Dit onderwerp bleek een eye-opener te zijn zeker wat betreft de specifieke voorbeelden die genoemd zijn. Als een van de redenen waarom er het een en ander fout gaat vanuit de politie werd gegeven dat er een reorganisatie heeft plaatsgevonden die wat problemen heeft opgeleverd. Er wordt de ASV beloofd dat er zeker stappen gezet zullen worden om de bereikbaarheid voor de binnenvaart te verbeteren.

Overige zaken
Het blijkt dat er heel wat informatie en zienswijzen uitgewisseld worden die voor beide partijen van belang zijn. De ASV refereert aan het feit dat we het niet zover zouden moeten laten komen dat we elkaar pas spreken na een incident. Gesuggereerd wordt dat de politie bij een ASV vergadering in gesprek gaat met de aanwezigen. Echter, ook dit is dan een redelijk beperkte groep die daarmee bereikt wordt.

Vervolgstappen:
Er wordt afgesproken dat de politie een breed overleg zal organiseren waarbij verschillende partijen uitgenodigd zullen worden. Naar aanleiding van de wijze waarop dit plaats zal vinden en het gene wat het oplevert zal bekeken worden of daar een eventueel vervolg op zou moeten plaatsvinden.

Met dank aan eenieder die bereid was op een open wijze dit gesprek in te gaan…

Sunniva Fluitsma

Gesprek tussen ASV en Rijkswaterstaat
over sluizencomplex IJmuiden

Op maandag 18 januari 2016 heeft de ASV een overleg gevoerd met Rijkswaterstaat (RWS) over de bouw van de nieuwe zeesluis in IJmuiden.

Vanuit RWS waren aanwezig:
Jan Rienstra (omgevingsmanager RWS)
Annette Metten (adviseur omgevingsmanagement Zeetoegang IJmuiden, RWS)
Ben Timmerman (Senior juridisch adviseur Rijkswaterstaat West-Nederland Noord)

Vanuit de ASV waren aanwezig: David Twigt en Sunniva Fluitsma

Rijkswaterstaat had een papieren presentatie voor de ASV klaarliggen die men ook digitaal naar de ASV zal versturen.
Er werd gesproken over:
Doel en uitgangspunten
Fasering op hoofdlijnen
aanpak
van het sluizencomplex

Uitgaande van het feit dat de hand-out toegestuurd zal worden zal ik alleen de op- en aanmerkingen vanuit de ASV bespreken met de eventuele antwoorden.

Opmerking vanuit de ASV:
Als er gesproken wordt over het nut van een nieuwe grote zeesluis schrijft men in de hand-out dat dat als doel heeft “ruimte te bieden voor meer goederenvervoer”. De ASV merkt op dat het toch ook zeker de grote passagiersschepen zijn waar die sluis voor nodig zou zijn. Dat wordt door RWS onderkend.
Vervolgens vraagt de ASV of we goed begrepen hebben dat er subsidie vanuit Europa uitgetrokken wordt voor dit project. Dat blijkt zo te zijn. De ASV refereert aan het feit dat men in Zeeland de nieuwe zeesluis omschreef als “binnenvaartsluis” omdat er daarmee (meer) subsidie van Europa vrij zou komen. Ook in Noord-Holland blijkt het dat men zoekt naar de juiste omschrijving om subsidie te verkrijgen. De ASV stelde dat als er vanuit het perspectief van stimulering van de binnenvaart subsidie verkregen wordt om een grotere sluis te bouwen de binnenvaart dan zeker niet de kind van de rekening mag worden door bijvoorbeeld verdwijnen van ligplaatsen.

Ligplaatsen zouden kunnen verdwijnen omdat er misschien een dam gebouwd gaat worden in het spuikanaal om zoet van zout water gescheiden te houden, waarbij bestaande ligplaatsen verloren gaan. RWS geeft onmiddellijk aan dat die ligplaatsen dan op een andere plek terug moeten komen. De ASV wijst erop dat het dan ook om een bepaalde kwaliteit ligplaatsen gaat waarbij een paar palen slaan niet genoeg is als een schipper daarmee niet van het schip af kan.

Naar aanleiding van de afmetingen van de sluis (500X70X18 meter) vraagt de ASV of men zich rekenschap geeft van de enorme hoeveelheden water die in een maal weggeschut worden en wat de gevolgen eventueel zouden kunnen zijn bij bijvoorbeeld laag water voor de schepen in het Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal en verder. RWS neemt deze opmerking mee.

Fietsbrug
De ASV refereert aan het feit dat er plannen zijn om een fietsbrug over het IJ te realiseren waarbij het wel eens zou kunnen zijn dat men het nut van de vergroting van de sluis teniet doet als dezelfde schepen even verderop gehinderd worden door een te kleine, lage en/of te smalle fietsbrug. Ook RWS is zich hiervan bewust en houdt het scherp in de gaten

Minimalisering hinder voor scheepvaart, wegverkeer en de omgeving:
Om de overlast te beperken voor wegverkeer en omgeving denkt men er aan dat het eventueel een optie is spitssluitingen voor de scheepvaart in te stellen. De ASV heeft uitgelegd dat het in veel gevallen een misverstand is te denken dat deze spitssluitingen veel op zouden lossen. Daarmee wordt afgesproken dat de ASV diverse rapporten van RWS opstuurt waaruit uit onderzoek blijkt dat spitssluitingen voor het wegverkeer heel beperkt iets oplost maar de schade voor de (binnen) vaart onevenredig groot is. (Deze rapporten zijn inmiddels opgestuurd). RWS zal zorgvuldig nadenken over (andere) oplossingen.

Tenslotte wordt de ASV uitgenodigd aanwezig te zijn op een workshop met de stakeholders die betrokken zijn bij de bouw van de nieuwe zeesluis, 2 dagen na dit gesprek op woensdag 20 januari.

De ASV neemt de uitnodiging aan en dankt alle aanwezigen voor de open wijze waarop wij met elkaar van gedachten konden wisselen.

Tot zover,

Sunniva Fluitsma

Levensgevaarlijk die binnenvaart

Sinds kort lijkt het plotseling alsof de binnenvaartsector reuze gevaarlijk is met massa's ongelukken: wel 3 per dag!

Tenminste dat meldt Nu.nl http://www.nu.nl/binnenland/4193915/jaarlijks-bijna-duizend-ongevallen-in-scheepvaart.html

Maar waar gaat het nu eigenlijk over? Ten eerste over scheepvaart en dat is heel wat breder dan binnenvaart. Ten tweede wordt van alles en nog wat meegerekend dus ook branden op woonschepen, of mensen die uitglijden bij Sail om maar iets te noemen. Kijk op de kaart op bovenstaande site van RWS en klik de stipjes aan, dan zie je dat die "ongevallen" heel weinig inhouden. Dat is bijvoorbeeld als er een melding is geweest van een omhooggelopen schip. Dat betekent dat als je dat op de weg zou doen iedereen die met een lekke band langs de weg staat meegenomen wordt in dit soort cijfers. Het lijkt allemaal nogal tendentieus en weinig werkelijke nieuwswaarde hebben. De NOS belde de ASV dezelfde ochtend om 08.15 uur en konden niet vertellen hoe betrouwbaar de cijfers waren dat moest Rijkswaterstaat zelf nog uitzoeken.(Vanaf minuut 50 terug te luisteren):
http://www.radio1.nl/popup/terugluisteren-uren/2016-01-08/08:00

Maar zie hieronder de feiten volgens de organisatie Panteia:

In het kader van de RIS-evaluatie, hebben zij ook gekeken naar de relatie tussen het aantal ongevallen in de binnenvaart (schip-schip ongevallen, zonder recreatie) , het aantal gevaren kilometers door de vloot en het percentage schepen uitgerust met AIS (Panteia moest immers RIS evalueren). Zij kwamen tot 101 ongevallen in zes jaar, dus zestien aanvaringen per jaar gemiddeld. Hierbij gold dat tussen 2007 en 2012, het aantal ongevallen was gehalveerd.
Om even naar concrete getallen te gaan, het aantal schip-schip ongevallen waarbij binnenvaart betrokken was:

Om even naar concrete getallen te gaan, het aantal schip-schip ongevallen waarbij binnenvaart betrokken was:

Jaar	Ongevallen	Vaartuigkilometers (duizenden)	Ongevallen / miljoen vaartuigkilometer
2007	176	57.098	3,08
2008	166	55.673	2,98
2009	134	48.846	2,74
2010	120	49.334	2,43
2011	126	57.098	2,21
2012	85	50.349	1,69

Er waren 3 schip-schip aanvaringen per miljoen kilometer, nu zelfs nog maar 1,5 per 1.000.000 kilometer. Hoe moeilijk kan het zijn om te zien dat het alleen maar veiliger wordt op het water? (Overigens geeft RWS zelf aan dat er nog geen data zijn over 2015).

Als je het toerekent naar ton-kilometer vergeleken met de vrachtwagen wordt het verschil in veiligheid ten gunste van de binnenvaart helemaal spectaculair.

Jammer dat de pers zo ontzettend snel is om dit soort paniekverhalen de wereld in te helpen, zelfs als men zelf goed weet dat men eigenlijk de cijfers helemaal niet heeft kunnen wegen op waarde.

Bezuinigingen op scheepvaartbegeleiding

Westerschelde, snelheidsbeperking zeevaart noodzakelijk?

In februari vorig jaar was er enige onrust, dat er ingekrompen zou worden op de personele bezetting van de scheepvaartbegeleiding op de Westerschelde. Er is sindsdien niet veel nieuws over deze plannen. Het zou ook van de gekke zijn, als er serieus over zou worden gesproken. Toch zullen we alert moeten zijn. We leven nu eenmaal in een land, waar overheidsbezuinigingen één van de grootste hobby's is van 's lands regering. We zullen als binnenvaart nooit mogen accepteren, dat de veiligheid door onderbezetting op de verkeerstorens in het geding komt.

De veiligheid op de Westerschelde zou met maatregelen, die niets met bezuinigingen of extra kosten te maken hebben, een stuk vergroot kunnen worden.
Het is ons al sinds jaar en dag een doorn in het oog dat er op de Westerschelde geen snelheidsbeperking is voor met name de zeevaart.

Het valt niet uit te leggen dat de zeevaart, die soms dagen of weken onderweg is alvorens aan te komen op zijn bestemming in de havens langs de Westerschelde, door een snelheidsbeperking, die zeker de veiligheid ten goede zou komen, beperkt zou worden in zijn economische exploitatie.

Een snelheidsbeperking heeft vele positieve kanten.
De veiligheid op de Westerschelde voor alle scheepstypen en de recreatievaart zou er mee gediend zijn.
De uitstoot van uitlaatgassen zou een heel eind gereduceerd kunnen worden wat ten goede komt aan de leefomgeving rondom de Westerschelde. Het helpt ook mee aan de doelstellingen omschreven in het klimaatakkoord.
Bij een snelheidsbeperking word ook de kans op grote milieuschade beperkt, doordat er meer tijd is om te handelen om een aanvaring c.q. stranding te voorkomen.
Een incident waarbij schepen zijn betrokken die goederen vervoeren zoals gevaarlijke stoffen zou rampzalig kunnen zijn voor mens en milieu.

De bezuinigingsdrang heeft ook zijn weerslag op het patrouillevaartuig van RWS op het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

Tijdens de nacht in het weekend is het patrouillevaartuig van RWS. niet meer inzetbaar. Een van de taken van het patrouillevaartuig is om er voor te zorgen dat de binnenvaart inlichtingen krijgt over de beschikbare lig- en overnachtingsplaatsen. Dit heeft met de krapte van de ligplaatscapaciteit een grote prioriteit,

Dit is ook een achteruitgang in onze 24-uurs economie, die ons wordt opgedrongen door de overheid. De zelfde overheid, die inkrimpt waar het kan oftewel waar het niet kan.

De begeleiding van grote zeevaart door het Kanaal van Gent naar Terneuzen is ook een taak van de RWS. boot.

De zeevaart die bestemd is voor de Yara, beladen met ammoniak, is verplicht gebonden aan begeleiding door de patrouilleboot. Blijven deze schepen nu wachten of vertrekken ze zonder begeleiding?

Joop Molewijk
31-01-2016

Special beroepskwalificaties
Deel 2

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

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

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

De ASV vindt het van belang dat de binnenvaart op de hoogte wordt gebracht van de inhoud van deze studie. Aangezien het een dik rapport is met een diversiteit aan onderwerpen behorende bij beroepskwalificaties, zal deze special worden opgesplitst in drie delen. In dit tweede deel wordt ingegaan op de erkenning van kwalificaties binnen Europa.

Erkenning van kwalificaties in de Europese binnenvaart

Anders dan bij het groot rijbewijs en chauffeursdiploma (tegenwoordig Code 95) zitten er in de diverse regelgeving met betrekking tot beroepskwalificaties voor de binnenvaart in Europa verschillen. Buiten de Europese Richtlijn 96/50/EG kunnen Lidstaten van de EU het voor hun eigen wateren grotendeels zelf invullen, dan wel bestaat er regelgeving vanuit een van de riviercommissies.
In het onderzoek van Panteia spreekt men van:

- RI 96/50/EG (EU)
- Reglement voor Scheepvaartpersoneel op de Rijn (CCR)
- Nationale regelgeving in de Lidstaten (MS)

Minimum leeftijd behalen vaarbewijs

Om in het bezit te komen van een groot vaarbewijs moet een persoon een bepaalde leeftijd hebben bereikt.
In de EU-richtlijn is deze leeftijd vastgesteld op 21 jaar. Deze leeftijd geldt eveneens voor het Rijnpatent (CCR). Lidstaten van de EU kunnen van de richtlijn afwijken en op nationaal vlak de leeftijd van 18 jaar hanteren als minimum. Deze afwijking kennen alleen Nederland, België en Frankrijk. Zodoende is het mogelijk voor een 18-, 19- of 20-jarige met een groot vaarbewijs alleen toegestaan in deze drie landen te varen als schipper.

Mocht in de toekomst de EU geen afwijkingen meer toestaan heeft Panteia berekent dat de instroom van nieuwe schippers zal dalen met;

- 6% in Nederland
- 7,8% in België
- 4,6% in Frankrijk

In absolute aantallen gaat het om 10-11 personen per jaar.

De instroom van nieuwe schippers zal stijgen wanneer meer Lidstaten (bijv. Duitsland) afwijken van de richtlijn en de minimumleeftijd van 18 jaar invoeren.

Benodigde ervaring voor schipper

Richtlijn 96/50/EG kent een regime waarin vier jaar vaartijd als dekbemanning wordt vereist, met de mogelijkheid tot een reductie van max. 3 jaar.
Een reductie kan verkregen worden door:

- Een erkend diploma dat aantoont dat er een erkende training in navigeren is gevolgd. De reductie mag niet meer zijn dan de duur van de training.
- Het met succes afronden van een praktijkexamen. In dit geval is het afgegeven certificaat alleen van toepassing op schepen die dezelfde karakteristieken als het examenschip.

De CCR vereist van schippers op de Rijn eveneens 4 jaar vaartijd (180 dgn. Is 1 jaar) en daarbij ook minimaal twee jaar vaartijd als matroos of één jaar als volmatroos. Een reductie van maximaal twee jaar is ook bij de CCR mogelijk op basis van een behaald diploma. Een reductie middels een praktijkexamen kan niet bij de CCR.

Panteia heeft drie opties onderzocht om te komen tot één regime in Europa. De Richtlijn op van de EU wordt ook van kracht op de Rijn, Europa adopteert de regelgeving van de CCR, of er komt een nieuwe (nog te ontwikkelen) systematiek op basis van competenties. Bij de laatste optie kan bijv. de minimale vaartijd worden gezet op 1 jaar in combinatie een theorie- en praktijkexamen (en/of op een vaarsimulator.

Voor aankomende schippers is op dit moment het regime van de EU beter omdat, daarin 1 jaar vaartijd voldoende is na afronding van een opleiding (bij de CCR is dit 2 jaar). Ook bedrijven die schippers nodig hebben ondervinden problemen door de huidige regimes omdat, er 1 of 2 jaar vaartijd vereist is voordat een bemanningslid kan doen waarvoor hij is opgeleid. Alhoewel het nog ontwikkelt dient te worden kunnen de genoemde probleempunten worden opgelost door de systematiek op basis van competenties.

Medische keuring na behalen vaarbewijs/patent

Er zitten verschillen in de leeftijden en intervallen waarop schippers een medische keuring moeten ondergaan. Zo is de eerste medische keuring in EU-verband bij 65 jaar, terwijl dit bij de CCR bij 50 jaar is. Vervolgens moet een schipper bij de CCR elke vijf jaar worden gekeurd (55 en 60 jaar) en in beide gevallen elk jaar na de 65 jaar.
Voor het harmoniseren van de keuringsleeftijden zijn er drie scenario's

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

In het onderzoek zijn de effecten van deze drie scenario's nader bekeken. Ten aanzien van het aspect veiligheid blijkt uit ongevallenstatistieken en enquêtes dat per schipper per jaar het aantal ongevallen stijgt naarmate de leeftijd vordert.

Grafiek: ongevallen per jaar / per schipper in 2012.

Een ander aspect wat is bekeken zijn de kosten voor de sector van de medische keuringen. Hierbij is rekening gehouden met de praktijksituatie dat schippers nog regelmatig worden ingezet ook al is de pensioenleeftijd al gepasseerd.
Wat het effect is van de drie scenario's op deze twee aspecten wordt weergegeven in onderstaande tabel

CCR	Sterkste in veiligheid	Hoogste kosten
EU	Minder in veiligheid	Lagere kosten
NL	Slechtste in veiligheid	Laagste kosten

Wederzijdse erkenning vaarbewijzen en kwalificaties.

Sinds het van kracht worden van Richtlijn 96/50/EG is de wederzijdse erkenning van elkanders vaarbewijzen onder de Lidstaten van de Europese Unie sterk uitgebreid. Althans, voor wat betreft de Lidstaten die onderdeel zijn van het Europese netwerk van binnenwateren.

LAND	EU-LAND
BELGIË	ja
BULGARIJE	ja
DUITSLAND	ja
ESTLAND	ja
FINLAND	ja
FRANKRIJK	ja
HONGARIJE	ja
ITALIË	ja
KROATIË	ja
LITOUWEN	ja
LUXEMBURG	ja
NEDERLAND	ja
OEKRAÏNE	nee
OOSTENRIJK	ja
POLEN	ja
PORTUGAL	ja
ROEMENIË	ja
SERVIË	nee
SLOWAKIJE	ja
TSJECHIË	ja
VER. KONINKRIJK	ja
ZWEDEN	ja
ZWITSERLAND	nee

Ook de CCR en Donaucommissie erkennen vaarbewijzen van landen die geen lid zijn van de betreffende commissie. De Donaucommissie erkent alle vaarbewijzen van de EU-Richtlijn en heeft daar Zwitserland, Oekraïne, Moldavië, Servië en Rusland aan toegevoegd van buiten de EU. Op de Rijn worden eveneens alle vaarbewijzen vanuit de Richtlijn erkent, met uitzondering van Frankrijk en Kroatië. In het geval van Frankrijk valt dit te wijten aan het dit dat dit land (slechts) 400 vaardagen eist. Hierdoor vallen 638 schippers buiten de erkenning van de CCR.

De erkenningen kunnen nog verder worden uitgebreid met de vaarbewijzen van Italië, Portugal en het Verenigd Koninkrijk. Het aantal vaarbewijzen wat onder de Richtlijn valt wordt daarmee verhoogd met circa. 1600 stuks.

Zoals bekend is er variëteit aan functies onder die van schipper. In het kader van het onderzoek zijn de functieomschrijvingen van de volgende autoriteiten onderzocht:

- De UNECE
- De CCR
- De Donaucommissie
- De Savacommissie
- Oostenrijk
- België
- Duitsland
- Nederland
- Tsjechië
- Polen

Panteia heeft geconstateerd dat er geen grote verschillen zijn in functieomschrijvingen en de vereiste professionele kwalificaties. Het grootste verschil treedt op met Frankrijk waar slechts 2 functies worden gehanteerd, Deksman en Bootsman. De kleine verschillen kunnen echter wel tot gevolg hebben dat bijv. een persoon op de Rijn een lagere functie heeft dan op de nationale wateren. Deze problematiek kan in de toekomst op drie manieren worden opgelost:

1. Het behouden van het huidige systeem waarbij wederzijdse erkenning van vaartijd alleen mogelijk is op multilateraal niveau.
2. Wederzijdse erkenning van kwalificaties op EU-niveau zonder harmonisatie van

functieomschrijvingen.
3. Europees harmoniseren van kwalificaties en functieomschrijvingen + de introductie van een minimale standaard hieromtrent (EU-regelgeving)

Introductie beperkt vaarbewijs kleine schepen

In het rapport van Panteia wordt een voorstel gedaan om op Europees vlak (Richtlijn) een groot vaarbewijs in te voeren waarmee het een schipper alleen is toegestaan een schip te besturen tot 40 meter lengte. De invoering van een dergelijk vaarbewijs moet het makkelijker maken om na het afronden van een opleiding en/of praktijkexamen gelijk aan het werk te kunnen als schipper (zoals eerder behandeld in de special is nu 1 of 2 jaar extra vaartijd nodig).

Alleen Nederland, Frankrijk en de Savacommissie geven al beperkte vaarbewijzen uit. Een beperkt vaarbewijs in heel de EU zal het beroep van binnenvaartschipper (op een klein schip) aantrekkelijker kunnen maken. Om dit positieve effect te vergroten is het van groot belang dat de minimumleeftijd voor het vaarbewijs (eveneens eerder behandeld) verlaagd wordt.

In totaal zijn er 1983 schepen in Europa met een lengte tussen de 20 en 40 meter, waarvan 802 passagiersschepen. Uitgesplitst per land:

LAND	AANTAL	PERCENTAGE
BELGIË	436	22%
BULGARIJE	4	2%
DUITSLAND	610	15%
FRANKRIJK	689	40%
HONGARIJE	1	8%
LUXEMBURG	2	4%
NEDERLAND	938	9%
OOSTENRIJK	1	3%
POLEN	1	1%
ROEMENIË	25	2%
TSJECHIË	71	12%
ZWITSERLAND	6	4%

Tot slot

In dit deel van de driedelige special zijn bij de diverse onderwerpen een aantal mogelijkheden, opties, scenario's en maatregelen genoemd op basis waarvan de Europese Commissie beleid kan maken. De ASV is echter meer benieuwd naar uw mening over de behandelde onderwerpen.

Wat is uw mening over:

- *De minimum leeftijd voor het behalen van een vaarbewijs*
- *De benodigde ervaring om schipperte worden*
- *De medische keuring na het behalen vaarbewijs/patent*
- *De wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en kwalificaties.*
- *De introductie van beperkt vaarbewijs voor kleine schepen*

Uw reactie kunt u sturen naar: info@algemeeneschippersvereeniging.nl of meenemen naar de voorjaarsvergadering op 19 maart a.s.

Hier had een foto van u kunnen staan!

Maakt u zelf veel foto's tijdens het varen? en wilt u deze wel laten zien aan uw collega's?

Wij plaatsen ze graag!

U kunt uw foto's mailen naar foto@algemeeneschippersvereeniging.nl
Graag met vermelding wat er te zien is op de foto en eventueel wanneer de foto werd gemaakt.

LED verlichting

Led verlichting op bruggen en sluizen.

Naar aanleiding van herhaaldelijke klachten van ons denktanklid Piet Bennik over de verblindende (vooral groene) ledverlichting is Piet benaderd door RWS midden Nederland.

Deze is bereidwillig om in actie te komen, mits de ASV gezamenlijk met de Schuttevaer een klacht inbrengt.

Deze samenwerking heeft Piet Bennik inmiddels in gang gezet. Dat heeft geresulteerd in een afspraak met de Schuttevaer dat die hieromtrent met een voorstel komt.

Het ASV denktanklid Piet Bennik heeft ook aan de woordvoerder van Rijkswaterstaat geadviseerd zelf 's avonds in het donker eens te kijken hoe hij zelf de lichten ervaart vanuit de praktijk. Het bleek namelijk dat die woordvoerder dat nog nooit had gedaan omdat er geen klachten zouden zijn.
Dat verbaast ons omdat blijkt dat RWS meerdere malen met Schuttevaer om de tafel zit en diezelfde Schuttevaer vertegenwoordiger aan Piet Bennik meedeelde dat er wel degelijk klachten zijn en hij zelf al acht jaar met dit probleem bezig is.

Het blijkt dat RWS vooral naar het aantal gemelde klachten heeft gekeken. RWS gaf in eerste instantie aan dat er helemaal geen klachten waren, ondanks dat het sluis personeel van sluis Kornwerderzand en Bennik wel degelijk klachten hebben ingediend.

Tot slot.
Als je een klacht indient krijg je altijd een vaag afwijzend antwoord, hierdoor wordt ervaren dat het geen zin om klachten in te dienen.

We gaan er nu eindelijk een serieuze zaak van maken, we houden u op de hoogte.

Brief over IJsselwater

Ik ben door een aantal schippers die de IJssel bevaren opmerkzaam gemaakt op het feit dat de waterdiepte op de IJssel dit jaar verontrustend lager is dan de Waal c.q.de Rijn boven Pannerden. Ron Breedveld was de eerste die mij op dit spoor zette.

Vervolgens ben ik eens wat gaan rondbellen en heb in een overleg met de provincie en RWS deze stelling ook eens losgelaten en dat resulteerde in een gesprek met RWS hier over. Dat gaf wel enige duiding maar de gehele problematiek was voor mij nog niet geheel duidelijk.

Nu is het zo dat ik in het verleden zitting heb gehad in de commissie Waal dat was in 1993 22 jaar geleden ik was daar een van de leden die afgevaardigd waren door de Koninklijke Schippers Vereniging Schuttevaer . Het ging toen over de eventuele vaarweg verbeteringen op de Waal voor met en name de grotere eenheden , waaronder ook de zesbaks duwvaart , moesten worden meegenomen in het beleid . de bochten van Erlecom , Nijmegen en St. Andries waren onderdeel van de studie. Deze drie scherpste bochten in de Waal gaven problemen om bij alle waterstanden met grote eenheden te kunnen varen. Toen is er besloten dat er bodemkribben in de Waal zouden worden gelegd waardoor de binnenbochten zouden uitdiepen , hierdoor zou er een veel grotere vaarweg breedte ontstaan .Wij Schuttevaer hebben wel voor een aantal zaken gewaarschuwd ten eerste het waterpeil bij Pannerden daarvan hebben wij gezegd dit gaat dalen als je de bocht van Erlecom gaat verbreden zodat er meer water door kan. Het antwoord was dat dit inderdaad zo was maar de inschatting van RWS was dat dit maar c.a.3 cm. zou zijn , wij hadden daar toen al grote twijfels bij . Nu blijkt het inderdaad 10 cm. te zijn . Vervolgens hebben wij ook gewaarschuwd voor verzanding op de midden Waal bij verandering van de genoemde bochten , ook dit werd gebagatelliseerd maar inmiddels weten we dat er bijna permanent gebaggerd wordt in de Waal om de zaak op diepte te houden. Ook is er toen belooft dat dit niet zou drukken op het besteding budget van R.W.S. , ik kan dit niet beoordelen maar ik betwijfel het wel.

Nu terug naar de IJssel en de weinige diepgang . Een aantal schippers veronderstelden dat het mogelijk kwam door het feit dat er Krachtcentrales gebouwd zijn in de Neder-Rijn en stuwen voor op wekking van stroom door waterkracht. Nu zijn er inderdaad 4 turbines in de stuw van Amerongen ingebouwd maar deze werken niet bij laagwater op de Rijn en IJssel. Wat ik wel geleerd heb is dat er een aftap is aan de Beneden-Rijn bij kilometerraai 908 nabij de Grebbeberg die mogen 30 kubieke meter aftappen ten behoeve van de Veluwe en Amersfoort waar bij warm weer in de zomer Blauwalg kan optreden . Dit gaat via het Valleikanaal en de Grift , voor mij was dit nieuws ik had er nooit van gehoord. Nu is het in het najaar niet meer aan de orde omdat de natuur geen water meer nodig heeft en ook de landbouw niet en ook de Blauwalg komt dan niet meer voor . Wel gaat er nog 1 kub. via de vistrap en natuurlijk door het schutproces van de sluizen op de Beneden-Rijn . Maar al met al is dat niet de reden van het mindere water op de IJssel.
Door studie te maken van de afvoeren in de afgelopen 20 jaar is te zien dat de verdeling Waal – Pannerdenskanaal veranderd zijn in het voordeel van de Waal . In het Water-akkoord is afgesproken dat de verdeling moet zijn 2/3 Waal en 1/3 Pannerdenskanaal . Deze waterverdeling wordt nog wel gerealiseerd bij hoogwater als de Stuw van Driel is geopend . Bij lage waterstanden is de afvoer van het Pannerdenskanaal terug gelopen naar 22% van de afvoer en krijgt de Waal 78% . Nu was de verhouding bij laag water altijd al niet helemaal 2/3 en 1/3 maar de IJssel krijgt sinds de bocht verbreding bij Erlecom toch zeker 10 % minder water dan voor de Waalwerken.

De schippers die beweerden dat de IJssel minder water heeft dan in het verleden hebben dus wel degelijk gelijk . Er gaat gewoon meer water via de Waal. Dit is gelukkig in ons landje allemaal na te trekken via diverse websites .

De vraag die overblijft is, moet er iets aan gebeuren en zo ja wat?
Hoe lang laten we dit proces nog doorgaan? Wanneer is de IJssel helemaal niet meer bevaarbaar ?

Naar mijn mening kun je het probleem alleen oplossen door de Boven-Waal te versmallen zodat de waterstand aan de Pannerdens kop weer wat hoger wordt , dus krib verlenging.

Zo maar een paar opmerkingen waar ik geen oordeel over heb maar misschien zijn er mensen of organisaties die daar wel een mening over hebben en dan hoort het duidelijk te zijn hoe het zo gekomen is.

Ger Veuger ex. CAMBIO
Lid Denktank A.S.V.
tel. +31 633 030 281

Werkbezoek Tweede Kamerlid Smaling (SP)

Eindelijk was het dan zo ver: Leonard en Mariel stelden hun schip, de Parcifal op 25 januari 2016 ter beschikking om een delegatie van de SP te laten proeven wat laden, lossen en varen met containers inhoudt.

De SP was goed vertegenwoordigd met Eric Smaling Tweede Kamerlid woordvoerder binnenvaart, Jurgen van der Sloot, medewerker binnenvaart en Debbie Brenkman, medewerker milieu. Maar ook de ASV zette haar beste beentje voor. Leonard en Mariel hadden voor een goed plekje gezorgd in de Moerdijk waar de bezoekers meteen een kijkje kregen in datgene waar de schippers mee te maken krijgen. Toen we eindelijk bij de Parcifal aankwamen hadden we ons al aan moeten melden, kopien van de paspoorten hieraan voorafgaande moeten opsturen, eindeloos in een rij moeten staan tussen vrachtwagens die ook eindeloos moeten wachten om het terrein op te kunnen, waarbij Jurgen ook heel lang dacht dat die geparkeerde vrachtwagen in een rij stond.

Stiekem was ik toch een beetje trots naar de SP toe dat een van onze leden op zo'n compleet , mooi schip vaart die ook nog eens goed kan vertellen hoe het zit met allerlei zaken zoals die Rotterdamse vergroening van de motor. Vooral omdat Eric Smaling met zijn lengte hier tenminste kon staan in de stuurhut….lang leven de CCR eisen (???) Maar dat gaf natuurlijk wel direct wat stof tot uitleggen hoe absurd die regels zijn

Het doel van de dag was dat we de volksvertegenwoordigers van van alles en nog wat op de hoogte zouden stellen terwijl er gelost en geladen werd, en daarna zouden we naar Antwerpen varen. Dus de auto's gingen aan boord zodat we allemaal weer vanaf Antwerpen terug konden rijden.
Het zonnetje scheen prachtig en we verheugden ons allemaal op een heerlijk vaartochtje met de Parcifal. Maar ja, wie kent het niet? De laadinstallatie ging kapot en er moesten deurtjes open gezet worden en gewacht, en nog eens gewacht. Mariel maakte lekkere koffie en heerlijke soep en worstenbroodjes en we hadden alle tijd om werkelijk over van alles en nog wat te praten.

Maar ja, dan kwam er weer eens een containertje in het ruim (wat een geweld af en toe!) en dan lag het weer een tijdje stil. En zo werd het 14.00 uur, 15.00 uur en we begonnen ons af te vragen of we nog wel zouden moeten gaan varen.

Dus om 16.00 uur zetten we de auto's er weer af en konden we nog meehelpen de touwen los te gooien van de Parcifal. Met een zwaar gemoed zagen we de Parcifal zonder Eric, Debbie, Jurgen, David en ondergetekende vertrekken.
Voordeel hiervan is natuurlijk wel dat we een tweede kans krijgen om tijdens een vaartochtje de SP Tweede Kamerfractie te spreken. Welk schip zullen we nu weer eens nemen?

Sunniva

70 JAAR ASV

Deel 3

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

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

Veel leesplezier!

FLITSLAMPJES

Uit oude de nieuwsbrieven 1990-1994

Spertijden. Nagenoeg iedere schipper weet de betekenis van dit fenomeen. Het ongehinderd doorstromen van het wegverkeer, tijdens spitsuren, zo heet het officieel.
Voorwaar een loffelijk streven, van diverse gemeenten die deze, voor de schipper, discriminerende regeling zal toe passen.
Loffelijk, voor de weggebruiker. Vreemd is het, dat diezelfde gemeenten het geen probleem vinden om in diezelfde spitsuren grote vuilniswagens te laten rijden, die stapvoets de ene straat na de andere doorschuifelen tijdens hun nuttige werkzaamheden en daarbij het verkeer behoorlijk vertragen.
Januari 1990

“En mijne heren waarmee kan ik u van dienst zijn?”

De schippers die bij de EMO op de Maasvlakte moeten laden, worden op het uur besteld door de EMO.

Dit loopt echter regelmatig uit de hand.
De schippers hebben de volgende afkorting bedacht voor de EMO

E = Eventueel
M = Morgen
O = Overmorgen
December 1994

De vliegende politieagent uit Helmond.

Een agent in Helmond met vliegen als dure hobby
Kreeg het voor elkaar, door een goede lobby
Op staatskosten mocht hij van de grond
En vloog lustig in het rond.

Er was één voorwaarde aan verbonden
Boeven moesten boeten voor hun zonden
Dat is geen probleem, elke dag
Minstens één overtreding tegen het gezag.

Maar boven water, is het niet om te huilen?
Geen schipper die het water wou vervuilen.
Hij naar de krant, want dit is geen manier
Hij vliegt juist met zo’n plezier.

Zo gaat dit niet, want de agent uit Helmond
Moet dan weer blijven aan de grond.
Vliegen is dan wel gedaan
En agentje moet de straat op gaan.

Moraal
Nu echter vliegt met elke vlucht
Wel ons belastinggeld in de lucht.
Voor fouten vlieg je naar het VROM
Die legden een goede regeling om
April 1992

“Wij zijn binnenschippers en wij willen een vergunning om een demonstratie te houden, omdat men in een van onze binnenhavens een groot aantal ligplaatsen van ons af wil nemen en dat pikken wij niet”

“Wel dat kan geregeld worden. U hebt recht om te protesteren als men u onrecht wil aandoen. Als ambtenaar kan ik verklaren, dat ik geheel achter u sta. Ook wij hebben van dit recht – dat gelukkig kan in een democratie- meer dan eens gebruik gemaakt.
En met succes kan ik gerust verklaren. Welke datum had u voor uw demonstratie in gedachten?”

“Wij willen op de 25ste een protestmars langs de bedreigde kade maken. Er doen honderden schippers mee.”
“O..eh..hum.. zou het u ook schikken de 24ste uw demonstratie te houden? De 25ste komen namelijk de werklui om de borden met de tekst ‘verboden te meren’ te plaatsen en dan loopt u die mensen zo voor de voeten ziet u…”
Mei 1990.

ESO verlaat vergaderzaal

De vertegenwoordigers van de ESO uit België, Frankrijk en Nederland hebben in een vergadering van de Europese Kommissie (Direktoraat Generaal Transport) geweigerd het agendapunt over opheffing van de toerbeurten te bespreken. Aan deze vergadering namen verder deel: ITV (tankvaart), UNICE (verladers), UINF (reders) alsmede de vertegenwoordigers van de betreffende lid-staten. Eerder had de ESO bezwaar gemaakt tegen een recent werkdocument waarin de opheffing van de toerbeurten als einddoel werd gesteld. Een dergelijk uitgangspunt biedt voor de ESO geen redelijke basis voor onderhandeling.

Opheffing van de geordende markten betekent in feite overlevering van schippers aan de willekeur van verladers en tussenpersonen die dan een volkomen onbeteugelde marktmacht kunnen uitoefenen. Dat is volgens ESO volkomen in strijd met Art. 78 van het Verdrag waarin de Kommissie verplicht wordt bij elke maatregel op het gebied van de vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden rekening te houden met de ekonomische toestand van de vervoersondernemers.

Het kan niet zo zijn aldus de vertegenwoordiging van de ESO dat wij hier in Brussel meewerken aan de ondergang van een belangrijk deel van de zelfstandige schippers, de vernietiging van een noodzakelijke reserve aan scheepsruimte in de zeehavens en het prijsgeven van een aanmerkelijk ladingpakket aan het wegvervoer.

De ESO verwijst de Kommissie dat zij niet heeft willen reageren op voorstellen die de ESO heeft gedaan met betrekking tot het stabieler maken van de totaal ongeordende markten waar schippers zich vaak gedwongen voelen voor dumptarieven en onredelijke bevrachtingsvoorwaarden te vervoeren. Terwijl de Kommissie inmiddels de specifieke problemen waarmee de binnenvaart van oudsher kampt thans erkent, koos zij toch in haar notitie een standpunt dat totaal geen rekening houdt met het binnenvaartbelang. Wij zijn bereid aldus ESO-delegatie op konstruktieve wijze over een gedegen en samenhangend vervoersbeleid te spreken, maar men mag van ons niet vragen mee te werken aan de ondergang van een zeer belangrijk deel van de zelfstandige binnenvaart.

Nadat de ESO-delegatie haar standpunt wellicht ten overvloede aan de voorzitter en de gehele vergadering duidelijk had gemaakt, verliet zij de vergadering.
December 1992

Wij lazen ergens.....

Dat niet één vereniging zonder bestuur kan bestaan.

Dat er kritiek op hun werk mag zijn, maar dat daadwerkelijk meehelpen om de zaak draaiende te houden veel beter is.

Dat het werk van deze mensen niet gemakkelijk is, kunt u uit het onderstaande lezen.

BESTUURSLEDEN:
Als ze vriendelijk een aardig zijn, worden ze gewantrouwd.
Als ze keihard zijn en zakelijk, heten ze dictators.
Als men vindt dat ze weinig uitvoeren, zijn ze waardeloos.
Als ze met iedereen een praatje maken, zijn ze kletsmeiers.
Als ze niet praten, zijn ze verwaand.
Als ze van iedereen belangstelling eisen, zijn het doordrijvers.
Als ze het niet doen, zijn ze ongeschikt voor hun functie.
Als ze hun ogen de kost geven, lopen ze te spioneren.
Als ze wat door de vingers zien, zijn ze stekeblind.

KORTOM: EEN BESTUURSLID MOET ZIJN:
Zo geduldig als Job; Zo dikhuidig als een olifant;
Zo buigzaam als een riet; Zo gevoelig als een kruidje
roer-me-niet, en zo wijs als SALAMO.

BOVENDIEN:
Moeten zij nog kunnen praten als brugmans en....
en.... zwijgen als het graf en...werken als een paard.

TENSLOTTE:

DIT ALLES OP BASIS VAN VRIJWILLIGHEID!!!!!!

Efficiënt

Efficiency, daar gaat de binnenvaart nogal mank aan volgens E.V.O.
Er zou dus veel efficiënter gewerkt kunnen worden in de binnenvaart.
Nu wordt het tijd de zaak even reëel te overzien.
Het is geen geheim dat de binnenvaart een reserve vervoersfunctie heeft, reserve voor de verlader zowel als voor de ontvanger.
Als zich een opleving in het vervoersaanbod voordoet, zullen de spoorwegen, die toch al zo weinig presteren, daar niet op in kunnen spelen. Het wegtransport zit al boordevol en zal ook geen noemenswaardige extra prestatie kunnen leveren, dat laat de exploitatiewijze nu eenmaal niet toe.
De binnenvaart vangt zeer grote pieken in het vervoersaanbod soepel op, dit is door de jaren heen een bekend en vaststaand gegeven, en omdat het vervoersleven nu eenmaal geen aaneenschakeling van pieken is zijn er ook wel eens dalen, ook in het ladingaanbod.
Als zich zo een dal voordoet lost een deel van de binnenvaart dat zelf op door langzamer te gaan varen en langere wachttijden te accepteren dan die ene dag die in de vracht is doorberekend om, als zich weer een piek voordoet er even flink tegenaan te gaan.
Welnu als dit niet efficiënt is dan weet ik het niet meer.
Wat E.V.O. met efficiënt bedoelt, is dat iedere schipper zich elke dag 100% in zou moeten kunnen zetten, dan kan de vrachtprijs ook meteen een stuk omlaag, voorwaar een nobel streven en sommige mensen zien dit als zaligmakend, temeer daar in een dergelijke situatie geen beurs of E.V. meer nodig is.
Dit is een schoolvoorbeeld van het korte termijn denkwerk, immers, er wordt aan een belangrijk punt voorbijgegaan.
De binnenvaartvloot zal dan namelijk afgestemd moeten zijn op het minimale vervoersaanbod, hoe moet men andere efficiënt varen als er meer schepen zijn als lading?
In deze constructie is er geen sprake meer van een reserve capaciteit binnen de vervoersmarkten.

Reactie op memorandum of uiting van onbetamelijkheid?

Op 16 juni jl. ontving de ASV, via de ESO, een brief van DG IV.
De inhoud zegt genoeg over de intenties en het zal de welwillende lezer duidelijk zijn welke koers DG IV houdt, en daarvoor hoeft men niet eens tussen de regels door te lezen.

(brief)

Mijnheer de voorzitter,

Ik dank U voor Uw brief van 16.04.92 en de juridische nota van dezelfde dag, overhandigd door Stibbe en Simont.

Betreffende het juridische aspekt stellen wij vast dat bedoelde nota uitsluitend elementen bevat waarvoor U reeds meerdere malen de gelegenheid hebt gehad ze ons uiteen te zetten.

Dienaangaande zou ik U eraan willen herinneren, dat wij U met ons schrijven van 04.07.91 onze analyse reeds uiteengezet hebben voor wat betreft het ongeoorloofd karakter van het huidige toerbeurtsysteem t.a.v. de concurrentieregels.

Voor wat betreft de wijzigingen die aan de huidige werkingsvoorwaarden van de markt moeten worden aangebracht stel ik met spijt vast, dat uw briefwisseling geen enkel precies antwoord geeft op de vier voorstellen die ik U heb voorgelegd en geen enkel ander opbouwend voorstel inhoudt. Dientengevolge, zou ik U dankbaar zijn indien U me duidelijk de positie van uw organisatie inzake de 4 genoemde voorstellen zoudt kenbaar maken en eventueel de door U gewenste tegenvoorstellen zoudt voorleggen.

Hoogachtend,
J. Temple Lang
Directeur

(einde brief)

Commerciële samenwerkings-verbanden

De ASV is nooit tegen commerciële samenwerkingsverbanden geweest integendeel, ook binnen een toerbeurt geeft dit een extra toegevoegde waarde aan het hele binnenvaart vervoer. Het komt echter ongeloofwaardig over om nu ineens commerciële samenwerkingsverbanden te moeten oprichten.
Ten eerste zijn er al enkele. De verlader blijkt er hoofdzakelijk alleen belang bij te hebben indien er voor een lagere vracht transport overgenomen kan worden dan de staande vracht. Vervolgens wil hij de zekerheid dat dit vervoer ook daadwerkelijk voor dat lage tarief weggaat.
Dit is in ruime mate bewezen. Er waren commerciële organisaties met goede schepen, met mogelijkheden om aan alle wensen van de verladers te voldoen, met financiële mogelijkheden om experimenten uit te voeren, met ruim voldoende, zoal geen overmaat van know how.
Deze rederijen zijn met enthousiaste medewerking van de verladers om zeep geholpen en juist het meest in de vrije markt.
Echter ook binnenlands waren rederijen actief. Bovendien kon een deel van deze rederijen beschouwd worden als eigen vervoer. Het huidige eigen vervoer komt veelal voor in de zand- en grindwereld. Dit is om meerdere redenen, onder andere het investeren van eigen kapitaal. Deze schepen moeten daarbij concurrerend optreden tegen het beroepsvervoer. Onder meer wordt hier in veel gevallen ook gevaren door "hobbyisten", die soms aanmerkelijk beneden de loongrens werken, maar door de zeer vele arbeidsuren toch aan een bepaalde som per maand komen. Onlangs stond hierover een stuk in de Schuttevaer.
Met het oprichten van commerciële verbanden blijkt men iets voor te staan dat geen oplossing zal bieden. Integendeel, het zal wederom een scherpe concurrentie geven met alle vervelende gevolgen die al eerder gebeurd zijn. Het zal hoofdzakelijk een afleidingsmanoeuvre blijken te zijn.
Er moet gewoon voor een schandalig lage prijs gevaren worden ongeacht alle negatieve effecten, onder meer ten aanzien van de toekomst, de zeehavens, de werkgelegenheid ook op langere termijn en het milieu.
Nogmaals, commerciële verbanden op zich kunnen een goede zaak zijn, echter met het oprichten van nog meerdere zullen we niet uit de huidige problematiek komen.
De enige weg is het creëren van een goed vervoerbeleid waar iedereen profijt van heeft.
Wij vragen ons echter af, wil iedereen dat wel?

Betuwelijn Persbericht

Binnenvaartorganisaties plaatsen kanttekeningen bij Betuwelijn

Het gezamenlijke standpunt wordt onderschreven door de volgende binnenvaartorganisaties:
- Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
- Nederlandsch Binnenvaartbureau (NBB)
- Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC)
- Vereniging van Sleep- en Duwbooteigenaren "Rijn en IJssel"
- Vervoerdersoverleg Particuliere Binnenvaart (VPB)

In het VPB zijn vertegenwoordigd:
- Algemeene Schippersvereeniging (ASV)
- Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB)
- Duwbakken Vereniging (DV)
- Federatie van Schippersbonden (FSB)
- Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond (ONS)

In hun gezamenlijke brief wijzen de organisaties op enkele voorbeelden van spoorwegtariefpolitiek uit het recente verleden. Door de spoorwegen werden vormen van tariefdifferentiatie toegepast, waardoor de natuurlijke voordelen van binnenvaartvervoer niet tot hun recht konden komen. Door dit marktgedrag van de spoorwegen werd het marktaandeel van de binnenvaart in het inland transport beperkt.
Van het nieuwe EG-spoorwegenbeleid, dat gericht is op het scheiden van infrastructuurbeheer en exploitatie, verwachten de binnenvaartorganisaties geen verbetering: de geprivatiseerde spoorwegbeheerders en -exploitanten zullen hetzelfde marktgedrag kunnen vertonen.
De binnenvaartorganisaties spreken zich uit voor een vrije en faire concurrentie in het inland transport, waarbij de natuurlijke voordelen van alle transportmodaliteiten tot hun recht komen.
Zij gaan ervan uit dat het marktaandeel van de binnenvaart daarbij tenminste behouden kan blijven. Een overheveling van 6 miljoen ton lading van binnenvaart naar spoorwegen – de project-nota houdt daar rekening mee – achten zij dan ook niet acceptabel.

De organisaties pleiten voor een strategische heroriëntatie, die een heldere marktstrategie voor het binnenvaartbedrijfsleven moet opleveren.
In verband daarmee vragen zij van de overheid een doelgericht vervoersbeleid, dat rekening houdt met twee randvoorwaarden:
- De marktwerking moet zodanig gewaarborgd zijn dat de natuurlijke voordelen van alle transportwijzen tot hun recht kunnen komen,
- De kwaliteit van de binnenvaartinfrastructuur moet tenminste gehandhaafd en waar nodig verbeterd worden.

Verondersteld wordt dat de overheid zowel het spoor als de binnenvaart wil stimuleren. De binnenvaartorganisaties zien in het overheidsbeleid voldoende aanknopingspunten voor overleg. Zij vinden dat er afspraken tussen de overheid en de binnenvaart gemaakt moeten worden vóórdat tot de aanleg van de Betuwelijn besloten wordt.

Nadere inlichtingen kunnen worden ingewonnen bij:

De heer Mr. Ing. H.A.F. van der Werf, CBRB
Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam
010 - 411 59 00

De heer Ir. H.G. Pols, NPRC
Postbus 1038,
3008 BA Rotterdam
010 - 411 90 20

De heer Drs. M. Fernhout, VPB
Tel.: 010 - 450 71 35

Rotterdam, 27 juli 1992

P
VHF
18
uitsluitend
voor schutten
Katharos

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : .....

Voornaam : .....

Geboortedatum : .....

Post / waladres : .....

Postcode en plaats : .....

Naam schip: m/s s/s : .....

Telefoonnummer(s) : .....

Faxnummer(s) : .....

E-mail : .....

Tonnage : .....

Rechtsbijstandverzekering : .....

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: ..... Datum: .....

Handtekening:

.....

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: ……. Datum: …….

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

Check de website

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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