ASV Nieuwsbrief

Februari 2018

Voorjaarsvergadering
Politiek, politiek
Nautisch-Technisch
Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ASV VOORJAARSVERGADERING
17 MAART 2018

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters

Foto voorpagina: Corrie Last

INHOUD

4 Voorwoord

5 ASV Voorjaarsvergadering
- **5 Uitnodiging**
- **6 Agenda**
- **7 Verslag najaarsvergadering**

10 CCR Regelgeving
- 10 Nepnieuws II

12 Foto's - Hoog water door Corrie Last

13 Politiek, politiek
- 13 Uit het Algemeen Overleg
- 17 Verslag gesprek M. Sienot
- 19 Den Haag: gesprekken met SP en PVV

18 Foto's - Wind en sneeuw door Gerberdien LeSage Coby Doeleman en Corrie van Dongen

19 ILT
- 19 ASV in gesprek met ILT

21 Nautisch-Technisch
- 21 Brief aan BLN
- 22 Loswal Spijk
- 23 Royerssluis
- 24 Ligplaatsen Rotterdam
- 25 Overleg Havenbedrijf Rotterdam
- 26 Overnachtingshaven Haaften
- 26 Plantool Terneuzen
- 27 Brief gemeente Zwolle
- 27 Brief aan het havenbedrijf Twente

28 Foto's - Hoog water door Esther Lubbers

29 Vergroening
- **29 Emissieloze schepen**
- **29 GLT**

30 Ketelbinkie

31 Televisie aandacht Frankrijk

32 Wat u verder nog moet weten
- 32 Hof van Twente - webportaal
- 32 Afvalparken Vlaanderen
- 33 Ynke Ooijkaas AVG
- 33 Havengeld Nogent-sur-Seine

34 Flitslampjes

36 Foto's - Hoog water door Sunniva Fluitsma

Voorwoord

Langs de zijlijn

Misschien weet de lezer het, misschien ook niet maar ik vaar al sinds 2015 niet meer. Vanaf de “zijlijn” lees ik de berichten op Facebook en denk heel vaak “Wat ben ik blij”. Niet omdat ik het varen zelf niet leuk vond maar puur door allerlei zaken die de binnenvaart over zich heen krijgt en waar geen einde aan lijkt te komen. Dachten we in de jaren 80 nog dat bakkies van Granaria een probleem waren, het staat in geen verhouding tot wat er nu allemaal gebeurt. Hoelang laat de binnenvaart dit allemaal nog gewoon over zich heen komen? Iedere 2 maanden zet ik de nieuwsbrief weer vol met zaken die de binnenvaart aangaan en waarvan ik denk hoe is dit allemaal mogelijk.

Geen telefoon meer gebruiken tijdens het varen? Eerst brullen de grote mannen dat de binnenvaart moet digitaliseren en dan moet men weer terug naar rookwolken? Ik verwijs naar de Nieuwsflits van Bureau Telematica Binnenvaart waarin allerlei apps voor de binnenvaart gepromoot worden. https://mailchi.mp/binnenvaart/btb-nieuwsflits-2xpedblgbs?e=924c05659a

Waarom moet de binnenvaart alle wetten kennen en weet de politiek amper wat de binnenvaart is? Waarom moet een schipper zich in onmogelijke bochten wringen om aan alle eisen te voldoen?

En wat vinden we ervan dat men het ledenbestand van de ASV wil hebben voor doeleinden die anders zijn als het versturen van de nieuwsbrief? Dit mag helemaal niet volgens de nieuwe wet AVG die vorig jaar mei in werking is getreden. Weten ze dat bij die instellingen die erom vragen niet? Natuurlijk wel maar ze proberen het en zelfs met dubbelzinnige uitleg van wat men niet meer zal doen als men de lijst heeft.

Ik heb de ASV meegemaakt in slechte tijden, de tijd dat het bestuur de leden bijna smeekte de vereniging op te heffen. Wat ben ik blij dat dit niet is gebeurd want langzaam zien we toch ook dat men wel luistert naar wat onze woordvoerders vertellen.
Het verslag over het Algemeen overleg in deze nieuwsbrief laat zien dat men toch weer naar de binnenvaart kijkt en luistert en we hebben ook het boetebeleid aan de kaak weten te stellen. En ik mag toch hopen dat moties als die van van Tongeren een staartje krijgen want hoe kon dit gebeuren zonder dat de binnenvaart hierover werd geraadpleegd.

Wilt u over deze zaken ook uw mening geven kom dan eens naar de ASV ledenvergadering op 17 maart aanstaande, zoals altijd is de vergadering na de middag openbaar.

Verder wens ik u allemaal veel lees en kijk plezier want ook deze editie staat de nieuwsbrief weer vol informatie en foto’s!

Liesbeth de Jonge

Ledenvergadering 17 maart 2018

UITNODIGING

Geachte collega's

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

17 maart 2018

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.
Na de middag, vanaf 13:30 uur is de vergadering openbaar
en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering om 17:00 te sluiten.
Na afloop is er gelegenheid van gedachten te wisselen onder het genot van
een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 17 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

Ledenvergadering 17 maart 2018

Agenda vergadering

Ochtend deel

Alleen voor leden en donateurs aanvang 10.00 uur.

- Welkom en opening
- Mededelingen bestuur
- Goedkeuring agenda
- Goedkeuring verslag najaarsvergadering
- Jaarverslag
- Financieel verslag
- Werking bestuur en denktank
- Bestuursverkiezing
- Verslagen van de overleggen
  - WBR/WBA
  - IL&T
  - OTNB
  - Rijnvaartcommissaris
  - Politiek
  - Geluidseisen CCR
- Wat ter tafel komt
- Rondvraag

Middagdeel

Openbaar aanvang 13.30 uur

- Opening en welkom
- Mededelingen uit de ochtend
- Boetebeleid IL&T
- Politiek
  - Geluidseisen
  - Praktijkproblemen CCR eisen
  - Vergroening
- Wat ter tafel komt
- Rondvraag

Veranderingen van de agenda onder voorbehoud

Verslag ASV ledenvergadering

Foto's Jessicavd Akker / Benjamin Lubbers

Opening
Om 10.05 opent technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs.
Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen een spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda wordt goedgekeurd.
Goedkeuring verslag
Het verslag van 25 maart jl. wordt goedgekeurd. De notulist wordt bedankt.

Mededelingen
Er gaan vaak steeds dezelfde mensen naar overleggen. Het bestuur stelt voor om na 5 overleggen een vergoeding van 150 euro te geven met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2017. We hebben het dit jaar 1 keer gedaan voor Sunniva, omdat er veel overleggen achter elkaar waren en het onmogelijk was om een reis te doen. Paul zegt dat er vroeger een halve ligdag vergoeding werd gegeven voor mensen die kantoordienst deden. Er komt een discussie in de zaal over de hoogte van het bedrag en over het aantal malen dat je naar overleggen moet zijn geweest voordat je vergoeding krijgt. Uiteindelijk wordt er voor gekozen om een pilot te doen, waarbij voorlopig het voorstel zoals het er ligt, wordt uitgeprobeerd en te kijken hoe het verloopt en wat de kosten zijn. In de voorjaarsvergadering komt het bestuur hiermee terug naar de leden.

Denktankoverleg
We hebben op 5 augustus weer een denktankvergadering gehad op de Spartivento. Het was heel gezellig met een stukje zeilen en een barbecue. Het was een goede vergadering, waar veel is besproken en uitgesproken. O.a. Agora en IL en T, onderwerpen die ook deze vergadering op de agenda staan. Ook hebben we het gehad over een vergoeding voor Liesbeth voor het maken van de nieuwsbrief en het onderhouden van de website. Liesbeth doet dit al jaren voor niks; er zit een heleboel werk in. De denktank was het volledig eens met een vergoeding van 125 euro per maand wat neerkomt op 1500 euro per jaar. De leden gaan hiermee akkoord. Maarten Valkema zegt dat wanneer Liesbeth er mee stopt de ASV een groot probleem heeft. Er zou eigenlijk iemand mee moeten kijken om het te leren. Sunniva; dat is ook een probleem, dus als iemand zich hier toe geroepen voelt; graag. Ilse Verboom werkt nu mee om de nieuwsbrief te maken. Zij kijkt of er geen taalfouten in staan en of de zinnen kloppen.

Agora
Er is natuurlijk nog steeds een motie in de 2e Kamer, die zegt dat er een pilot van 2 jaar moet komen om te kijken of Agora een oplossing is om meer markttransparantie te krijgen. De minister wil hier niks mee. Ook EVOfenedex niet. Zij praten alleen over beter opleiden, wat natuurlijk niet gaat helpen. Er is overleg geweest met allerlei partijen en alleen de ASV was voor. BLN had niet begrepen dat het voor de hele spotmarkt was, terwijl dit op allerlei overleggen waar ook de BLN bij was is gezegd en genotuleerd. We hebben verkiezingen gehad en er zijn veel nieuwe mensen in de politiek, die misschien weer andere inzichten hebben. Vooral de SP trekt er flink aan om Agora - of iets wat in ieder geval zorgt voor meer markttransparantie - van de grond te krijgen. Tijdens het middagdeel van de vergadering zijn de woordvoerder van de SP (Cem Laçin) en de beleidsmedewerker (Dirk Uijl) met binnenvaart in hun portefeuille aanwezig. De SP heeft samen met Partij van de Dieren en Groen Links een nieuwe motie ingediend, die is aangenomen. Hierdoor heeft de Minister de opdracht zelf met een voorstel te komen om markttransparantie in de binnenvaart te bewerkstelligen. Sunniva heeft telefonisch overleg gehad met het Ministerie daarover, waarbij het opviel dat de tendens is dat de binnenvaart maar moet wennen aan het feit dat het heel anders moet en de oude binnenvaart moet veranderen. Men wil gewoon van de oude binnenvaart af, wat betekent dat alle kleine schepen gaan verdwijnen en er dus steeds meer werk naar de weg gaat verdwijnen. Dat Nederland helemaal dichtslibt op deze manier, schijnt niks uit te maken. Mooi voorbeeld is het ONTB overleg van maandag waar de geluidseisen op de agenda staan. Nederland wil voorstellen dat schepen van voor 1976 als eerste aan de geluidseisen moeten gaan voldoen, omdat men er vanuit gaat dat schepen gebouwd na 1976 al aan de geluidseisen voldoen. We weten allemaal dat dat niet klopt. Het betekent wel, dat weer de oudere, vaak kleinere schepen - waar nu al een tekort aan is - gaan verdwijnen. In alle rapporten staat, dat het onmogelijk is om deze schepen aan de nieuwe geluidseisen te laten voldoen. Het lijkt er dus op dat Nederland een koude sanering wil. Nederland zegt dat Duitsland alles tegen houdt als het gaat om versoepeling van de CCR eisen, terwijl Duitsland toch duidelijk heeft geschreven dat er geen schip mag verdwijnen als het gaat om geluidseisen en schepen daar niet aan kunnen voldoen. In de 2e Kamer zijn meerdere moties aangenomen, waarin uitgesproken wordt dat de kleine binnenvaart niet mag verdwijnen door CCR regelgeving. Maar het Ministerie werkt de kleine binnenvaart via deze geluideisen juist uit de markt. Het lijkt gewoon beleid te zijn. Als je vraagt tijdens overleggen hoe het Ministerie hierover denkt, wordt het stil.

Rijnvaartcommissie
De Rijnvaartcommissaris is toegankelijker geworden naar de ASV toe. Daardoor is nu afgesproken, dat als de communicatie niet soepel verloopt tussen ASV en medewerkers van BLN (denk aan de ligplaatsenproblematiek), de directeur van BLN (Hester Duursema) zal zorgen dat er toch op een goede manier gecommuniceerd kan worden. Ook de duwbakken en tankschepen steunen ons geregeld. Het gaat dus steeds beter in de overleggen.

Geertruidenberg
Het gaat om 1 ligplaats voor de kleine binnenvaartschepen. Dit probleem sleept nu al jaren voort. David en Sunniva zijn naar een overleg geweest en het is afschuwelijk hoe men daar met de binnenvaart omgaat; een regio die van oudsher en nu nog steeds veel aan de binnenvaart te danken heeft. Er is helemaal geen wethouder in de gemeente die zich met binnenvaartzaken bezighoudt. De havenmeester heeft het daar voor het zeggen en bepaalt wie op die ene plek mag liggen en wie er weg moet liggen. Hij belt zomaar opeens dat je gelijk weg moet, ook als je niet aan boord

bent en dreigt met wegslepen. We willen uitzoeken of een havenmeester wel zoveel macht kan hebben.

Bestuur
Het bestuur was in maart blij met 2 nieuwe krachten in het bestuur. Helaas hebben beiden om privéomstandigheden zich terug moeten trekken uit het bestuur. De denktank heeft voorgesteld, dat een nieuw bestuurslid eerst minimaal een half jaar mee moet draaien in de denktank om een beetje te kunnen kijken hoe het werkt in het bestuur/denktank en kan wennen aan de soms vele mails die binnenkomen. Daarvoor moet het huishoudelijk reglement aangepast worden. De leden gaan hiermee akkoord.

Zwartboek
Er is helaas niet zoveel aangeleverd voor het zwartboek als we graag hadden willen zien. Je hoort wel veel problemen, maar mensen vinden het schijnbaar moeilijk om het op te schrijven en aan te bieden voor het zwartboek. We kunnen zo niet goed aantonen hoe groot het probleem is. De zaken voor het zwartboek zijn in de vorm van casussen aangeleverd aan ILT, zodat die gebruikt kunnen worden voor de evaluatie.

WBA
Sommige overleggen zijn heel zinvol, maar andere ook niet. Het WBA loopt best wel goed; de notulen laten wel lang op zich wachten en kloppen vaak niet. Wel is er het gevoel dat BLN op onze lijn zit.

WBR
Lenie van Toorenburg lijkt daar het opperhoofd te zijn en de ASV ervaart de manier van werken als volgt: wat je inbrengt maakt niet uit, want ze legt het toch naast zich neer. Ze is heel denigrerend naar de ASV-vertegenwoordigers toe. Sunniva meldde dat ze het gevoel had bijna oorlog te moeten voeren met de voorzitter van de WBR, werkzaam bij de haven van Rotterdam, om het voor elkaar te krijgen om met 2 mensen te mogen komen namens de ASV (waar BLN met 5 mensen vertegenwoordigd is).

CCR
De ASV heeft samen met BLN het rapport gemaakt over de ligplaatsproblematiek, maar in de officiële stukken staat alleen BLN genoemd. Daardoor lijkt het alsof BLN in dezen alle eer naar zich toe wil trekken. Ook het feit dat de ASV een half jaar lang heeft moeten vragen om de notulen alvorens we ze eindelijk mochten ontvangen, geeft aan dat de samenwerking nog steeds niet bepaald soepel verloopt.

Afscheid Sunniva
Na 8 jaar in het bestuur en vele jaren onze voorzitter te zijn geweest neemt Sunniva afscheid van het bestuur. Esther Lubber leest een bedankje voor van Ger en Tineke Veuger, die niet aanwezig kunnen zijn. Gerberdien le Sage leest een bedankje voor namens het bestuur en er is een staande ovatie van de leden en donateurs voor Sunniva. Er zijn cadeaus en bloemen voor de vertrekkende voorzitter.

Rondvraag
Huub Ooms vraagt of er al meer bekend is over FIDEWA over tv kijken van personeel. Mariëlle heeft wat onderzoek gedaan. Andere bedrijven hoeven pas vanaf 3 personen te betalen en betalen ook nog eens minder dan de binnenvaart. Als het personeel zijn eigen tv en schotel of digitenne mee neemt, is er niks aan de hand. BLN is gebeld en die gingen in overleg, maar we hebben daarna niets meer gehoord. FIDEWA is niet bevoegd om te komen controleren aan boord. We zullen het afwachten en proberen meer te weten te komen.
Matthe Broeken vraagt of er al meer bekend is over nieuwe vaartijdenwet en bemanningsregels. Niets over bekend; er wordt al heel lang over gesproken en zal ook nog lang duren eer er daadwerkelijk veranderingen komen.
David Twigt vraagt zich af of denktank niet moet gaan nadenken of ook buitenlandse collega's lid kunnen worden van de ASV. In het buitenland heb je eigenlijk nergens meer bonden, die echt opkomen voor de belangen van de schipper. Misschien dat deze collega's lid willen worden. Dan zal de ASV wel een internationale bond moeten worden en zullen waarschijnlijk de statuten veranderd moeten worden. Ook zullen er dan natuurlijk taalproblemen ontstaan. Bestuur en denktank gaat er over nadenken en het komt op de agenda van de volgende denktankvergadering.

PAUZE

Deze middag is Sunniva technisch voorzitter geworden en verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering. Ook spreekt ze de middagrede uit.

Nautisch technische zaken
Het groeit de ASV weleens boven het hoofd, zoveel zaken er zijn tegenwoordig als het gaat om nautisch technische zaken. Afgelopen week weer naar Geertruidenberg geweest, waar het gaat om 1 ligplaats voor de wat kleinere schepen. Hier wordt al zeker 5 jaar over gesproken. De binnenvaart wordt gewoon gepasseerd en als je vraagt wie er in de gemeente verantwoordelijk is, krijg je geen antwoord. Er is helemaal geen ambtenaar voor de binnenvaart. Men vindt binnenvaart heel belangrijk, maar niet binnen de eigen gemeentegrenzen en dat is eigenlijk overal zo. In de 2e Kamer is er gelukkig een kleine kentering te zien en vinden steeds meer Kamerleden de binnenvaart belangrijk. Maarten meldt nog dat het overleg over de spertijden bij de Beekse Brug niets heeft opgeleverd: na onderzoek blijkt dat de spertijden helemaal niets uitmaken voor de files, omdat niet de brugopening de oorzaak is, maar de verkeerslichten. Hoewel iedereen dus weet dat schepen totaal zinloos liggen te wachten: de spertijden blijven wel. Jos zegt dat de verminderde bedieningstijden in Helmond geevalueerd worden, maar de tijden blijven hetzelfde tijdens de evaluatie. Sunniva meldt dat David en zijzelf in Helmond bij de gemeente een gesprek hebben gehad, waarbij afgesproken is dat ze betrokken zouden worden bij de evaluatie: echter, er ligt wel een brief met de mededeling dat er geëvalueerd gaat worden, maar noch David noch Sunniva zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de evaluatie.

Van Dijk advocaten
Ynke Ooykaas van Van Dijk advocaten gaat iedere keer een stukje schrijven in de nieuwsbrief. Het zou goed zijn als de binnenvaartondernemer zijn eigen algemene voorwaarden zou opstellen. Uit de zaal

klinkt meteen, dat je als binnenvaart over het algemeen geen of weinig onderhandelingspositie is, dus dat heeft geen zin. Wel is het belangrijk om dingen goed met elkaar af te spreken. Ook moet er meer nagedacht worden over het veilig stellen van privébezit, zodat, wanneer je eventueel failliet gaat, je niet alles kwijt bent. Je komt ook nog regelmatig tegen dat dames die meewerken in het bedrijf, daar vaak niets voor krijgen als de partners uit elkaar gaan. Aan de andere kant: als het financieel zo slecht is gegaan, dat er nauwelijks verdiend is, valt er ook weinig te verdelen. Dat moeten mensen ook begrijpen. Maar als je samen een bedrijf hebt, moet je dat wel goed regelen, zodat er duidelijkheid is mocht het spaak lopen. Ook kun je een rechtsbijstandsverzekering beter bij een verzekering afsluiten, die bekend is met de binnenvaart. EOC zegt dat, wanneer je bij hun een verzekering afsluit met je binnenvaartschip, je een actieve rechtsbijstandsverzekering afsluit. Dit betekent dat je verzekerd bent als je aangeklaagd wordt voor schade of als jij zelf iemand wil aanklagen voor schade. Bij de pleziervaart krijg je alleen een passieve rechtsbijstandsverzekering en ben je alleen verzekerd voor als jij aangeklaagd wordt voor schade.

CCR

Er is een rapport gemaakt over ligplaatsen aan de Rijn door ASV, BLN en CBRB. Jammer dat het nu wordt aangeboden in de werkgroep en er alleen de naam van BLN onder staat, terwijl we het toch samen hebben gedaan. Dick van Doorn, Rijnvaartcommissaris, zegt dat het rapport via de ESO-EBU is aangeboden en daar is de ASV geen lid van. De tekst van het stekkerverplichtingsbord wordt aangepast. Nu ben je niet meer verplicht om er een stekker in te steken, als de generator maar uit is. Jos vraagt hoe het zit met de Ecdis-verplichting in Duitsland. Rijnvaartcommissaris antwoordt dat het niet geldt voor de Rijn, maar dat ESO-EBU niet blij zijn met de verplichting. Maar Duitsland ziet het helaas anders. Sunniva vindt dat de CCR een onneembare vesting is en is blij dat er meer democratie is bij Cesni. De Rijnvaartcommissaris meldt dat er verschillen zijn. Bij CCR overleg heb je 5 landen die unaniem moeten zijn in hun besluitvorming. Bij Cesni heb je 27 landen waarbij 25 % tegen mag zijn. Daar zijn ook landen bij die niets weten van de binnenvaart. Hij weet niet wat nu beter is. Matthe vraagt of er naast autoafzetplaatsen ook ligplaatsen worden gecreëerd. Dat is wel de bedoeling. Matthieu Tullemans zegt dat de akte van Mannheim eist, dat er vrijhavens zijn waar schepen kunnen schuilen als het hoogwater is of bij ijsgang. Deze havens zijn allemaal verdwenen; waarom is er nog een Akte van Mannheim? De Rijnvaartcommissaris antwoordt dat de Akte van Mannheim niet mag verdwijnen, want anders krijg je een kostenstijging op de Rijn van minimaal 25%. Sunniva zegt dat dat altijd wordt geroepen, maar de vraag is: wat is erger, de CCR eisen of het betalen van accijnzen?

ILT

De ASV heeft een petitie opgezet en heeft deze willen aanbieden aan de 2e Kamer. Door een fout van de griffie is dat niet gebeurd. De SP heeft zich ervoor ingezet en nu kunnen wij op 5 december as. alsnog de petitie aanbieden. Meerdere politieke partijen hebben er ook voor gezorgd dat er een evaluatie komt over de hoge boetes van het ILenT. Nu schijnt er een extern onderzoeksbureau te komen, we moeten het maar weer afwachten. Piet Bennik merkt nog even op dat in de notulen van het IL en T overleg veel op- en aanmerkingen waren vanuit de ASV, maar daar wordt niets mee gedaan. Wij hebben ons dus gedistantieerd van deze notulen. Matthieu merkt op dat een buurman een jaar geleden een boete van 10.000 euro heeft gekregen, maar daar nog niets van heeft gehoord. Sunniva zegt dat je meestal na 3 maanden toch wel de boete binnen krijgt. Als IL en T aan boord komt om te controleren moet je vragen waar ze voor bevoegd zijn, want ze zijn niet altijd overal toe bevoegd. De ASV gaat vragen of er ‘s avonds na het werk tijdens rusttijden gecontroleerd mag worden.

Agora

Er is een motie aangenomen in de 2e Kamer voor een pilot van 2 jaar om Agora een kans te geven. De Minister is hier fel op tegen en komt met argumenten die zijn gelogen of die we al 20 jaar horen. Dus moet je het op een andere manier gaan proberen. BLN is ook tegen Agora en zeggen dat ze het niet goed hebben begrepen, terwijl ze toch al vanaf het begin bij allerlei overleggen zijn geweest, waar ook notulen van zijn gemaakt. Sunniva kreeg een uitnodiging om op korte termijn naar het Ministerie te komen om te verzinnen hoe de markttransparantie dan vorm moet krijgen nu AGORA geen optie blijkt te zijn. Dat heeft geen zin, want we hebben alles al een paar keer uitgelegd en alle stukken zijn in het bezit van het Ministerie. Uiteindelijk is er een telefonisch overleg geweest. Het is duidelijk dat niemand wat wil, alleen samenwerken moet de oplossing zijn, maar met welk doel? In ieder geval wil men kennelijk niets doen wat ertoe zou kunnen leiden dat de positie van de binnenvaartondernemer kan verbeteren. Sunniva heeft aan het Ministerie gemeld: “Er is altijd een spotmarkt nodig om de binnenvaart flexibel te houden, om schommelingen in aanvoer en waterstanden te kunnen opvangen. Maar het moet wel een gezonde spotmarkt zijn”. De Minister wil een moderne binnenvaart en wil af van al die kleine bedrijfjes. Geen mama en papa bedrijfjes meer, zoals de Minister dat noemt. Men is willens en wetens bezig de kleine binnenvaart te laten verdwijnen.

ONTB geluidseisen

Een goed voorbeeld, waaruit blijkt dat men echt van ons af wil, is een nieuw voorstel van Nederland als het gaat om geluidseisen. Men wil nu de schepen van voor 1976 als eerste aan de geluidseisen laten voldoen, dus de meest kleinere en oudere schepen, waarvan men weet dat die niet aan de eisen kunnen voldoen; dat hebben alle rapporten bewezen. En dat terwijl er een motie ligt, die zegt dat de kleine binnenvaart moet worden ontzien als het gaat om CCR regels. Ook Duitsland heeft gezegd dat er geen enkel schip uit de markt mag verdwijnen alleen vanwege de reden dat ze niet aan de geluidseisen kunnen voldoen. Een van de voorstellen is: dan ga je gewoon A1 varen, maar dan heb je een groot deel van de dag dat je niet mag varen en dus minder omzet. Je kunt je schip minder flexibel inzetten en er verdwijnt werk naar de weg, terwijl men het juist andersom wil: werk van de weg naar het water. Ook wordt je schip natuurlijk minder waard als je hem niet altijd kunt inzetten. De Rijnvaartcommissaris zegt dat er voor de kleinere schepen voorstellen zijn om er wel aan te kunnen voldoen. Gerberdien: er wordt gezegd dat je dan 10% van je omzet moet investeren, maar je krijgt geen garantie dat het dan goed is en bovendien kun je dan niet meer beroepen op de hardheidsclausule. Waar overigens al jaren ongeveer 10 aanvragen in de la liggen, waar maar geen uitspraak over komt.

SP Cem Lacin

Cem Laçin is Kamerlid voor de SP en heeft o.a. vervoer in zijn portefeuille en komt uit Rotterdam. Nederland slibt dicht ondanks de vele investeringen in wegen. Daarom wil de SP meer kijken naar het spoor en vooral naar de binnenvaart. Wat moet er gebeuren? De politieke wil moet er zijn en daar moeten we aan werken. De SP wil kijken hoe de spotmarkt in te richten: Agora of iets wat daar op lijkt. Er moet markttransparantie komen: de schipper heeft een zwakke positie daarin. Daarom hebben we geprobeerd om Agora van de grond te krijgen. De Minister komt met een

heel verhaal, maar niet met voorstellen om tot de goede markttransparantie te komen. Ook de ILenT moet aangepakt worden. Vroeger dachten ze nog met de sector mee, nu worden er boetes uitgedeeld via de AIS zonder te kijken waarom er te lang is gevaren. In de binnenvaart heb je veel meer boetes dan in andere sectoren. Er is veel bezuinigd op mensen en kennis bij ILenT. Ook mag regelgeving niet zo zijn, dat er goede duurzame schepen gesloopt worden. Het aantal kleine schepen is al enorm gedaald, terwijl deze schepen de concurrent kunnen zijn van het wegvervoer. Er moet druk gezet worden op Den Haag om resultaten te krijgen. We moeten gaan rammelen in Den Haag. De vraag is: wat verwachten we van de nieuwe Minister en hoe gaan we dat bereiken? Jos vraagt: technische regels zijn Europees, maar moeten worden geïmplementeerd worden door de landen. Kan Nederland gedeelten van deze regels zelf invullen? Cem denkt dat het mogelijk is, maar gaat de Minister zich daar hard voor maken? Is de politieke wil er? David merkt op dat er tal van enquêtecommissies zijn geweest, maar wordt het niet eens tijd dat er een enquêtecommissie moet komen om het Ministerie van I en M door te lichten. Het is een staat in een staat, dat grondig doorgelicht moet worden: ze liegen en dat is te bewijzen. Cem: je wilt een oproep doen om het Ministerie door te lichten. Ik deel je mening dus daar kunnen we naar gaan kijken. Matthieu zegt dat er een schip over een stuw vaart en je hoort niks van ILenT. Ze verslepen het schip met boten zonder ADN en diezelfde ILenT beboet ons als wij even iets niet helemaal op orde hebben. Nederland is aan een ramp ontsnapt: 2000 ton benzeen is heel gevaarlijk. Ronald vraagt zich af hoe hij dat rammelen in Den Haag moet zien. Hij ziet zichzelf nog niet met spandoeken in Den Haag staan. Cem: met een spandoek in Den Haag staan is niet van deze tijd. Je kunt tijdens het aanbieden van de petitie op 5 december of tijdens het AO waar je op de tribune bij aanwezig kunt zijn een ludieke actie bedenken. Ook kun je een mailbom naar het Ministerie sturen. Stuur maar in 1 keer 50.000 e-mails; daar worden ze niet blij van. Je moet met de 4 partijen, die aan de formatietafel zitten in contact zien te komen. Sunniva: de 2e Kamer is de laatste jaren wel meer geïnteresseerd geworden in de binnenvaart als het gaat om markttransparantie , ILenT en CCR eisen. Maar het Ministerie doet er gewoon niets mee, ze willen gewoonweg niet. Het is net een muur waar je tegen aan loopt. Piet zegt dat als Agora weer ter sprake komt in de Kamer, je de nadruk moet leggen op het milieuaspect. Je krijgt met Agora veel minder leegvaart. Jos zegt: als Kamermoties niet helpen, kunnen we dan met wetsvoorstellen komen? Cem: dat is een mogelijkheid, maar dan moet je wel samenwerken met andere partijen om een meerderheid te krijgen.

Rondvraag
Heel bijzonder maar er zijn geen vragen voor de rondvraag.

Om 17.15 uur sluit technisch voorzitter Sunniva Fluitsma de vergadering. Zij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

LEDENVERGADERING 17 MAART 2018 - 10:00 UUR

CCR

Nepnieuws II

Enkele duizenden binnenvaartschepen kunnen door een voorstel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat langer in de vaart blijven. Het voorstel om de binnenvaartsector tegemoet te komen in een versoepeling van de geluidseisen voor oudere schepen, is aangenomen door de bevoegde internationale autoriteit.

Bovenstaande lezen we op de site van rijksoverheid.nl https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2017/12/07/binnenvaartschepen-langer-in-de-vaart

Men zet hierbij de politiek op het verkeerde been. Er wordt gedaan alsof deze “versoepeling van de geluidseisen” voor de oudere schepen is bedacht. De werkelijkheid is een andere: hiermee hoeven de schepen van NA 1976 niet te bewijzen, dat ze aan de geluidseisen zouden voldoen. Daarvoor heeft men de schepen van VOOR 1976 met een werkwijze opgezadeld die zeker geen “oplossing” betekent.

Het is schrijnend dat er dan net gedaan wordt alsof dit allemaal bedacht is voor de oudere schepen en dat die eigenaars daarvan nu blij zouden moeten zijn. Om dit zo voor te stellen is de mensen op het verkeerde been zetten. De “versoepeling” bij de keuring van de geluidseisen is zo beperkt en vooral zo ongewis, dat het voor velen een struikelblok zal blijken, zeker gezien de eisen die er verder nog gewoon blijven bestaan. Het is ronduit schandalig om mensen het gevoel te geven dat dit nu een oplossing is voor schepen van voor 1976!

Ja, er zijn duizenden schepen gered en de prijs daarvoor bedraagt de opoffering van een groot deel van de 2.600 schepen met een kiellegging van voor 1976. De tekst zoals gepubliceerd op Rijksoverheid.nl maakt duidelijk, dat geen enkel schip aan de geluidseisen kan voldoen, maar alleen de oudere schepen zullen MOETEN voldoen. En dat stelt men voor als een oplossing!

Zou er niets gebeurd zijn en de regelgeving dus voor alle schepen van toepassing zijn (wat eigenlijk bij alle CCR regels zo is), dan zou zo ongeveer de hele binnenvaartvloot hier niet aan kunnen voldoen: Dat lijkt erger maar dan zou het probleem wel over de hele linie gelden en daarmee zou men niet kunnen doen wat er nu gebeurt: sussen dat het probleem “opgelost” zou zijn.

De ASV is ervan overtuigd dat dit echt nog geen oplossing is. Wij denken dat de diversiteit van de vloot wegslopen namelijk ook een enorme aantasting is en dat gaat gebeuren als dit op deze manier doorgaat. Denk aan de persoonlijke drama’s van al die schippers die hun werk, woning, pensioen en toekomst kwijtraken. Denk aan die meer dan 70.000 extra vrachtwagens op de weg.

En dat allemaal in een tijd, waarbij blijkt dat de hele politiek nu eindelijk doordrongen is van het feit dat de binnenvaart waardevol is en behouden moet blijven. In

de tijd waarin we op 7 december jl. in het AO horen van de minister en alle aanwezige woordvoerders dat men meer met de binnenvaart wil doen, met de HELE binnenvaart, divers als zij is.

Zou er daarentegen niets “opgelost zijn”, dan denkt de ASV dat het ministerie het niet op zijn geweten had willen hebben de HELE vloot te laten verdwijnen cq. financieel kapot te maken. Men zou dan wel eieren voor zijn geld gekozen zou hebben, ergo; de kans op een werkbare aanpassing voor iedereen zou dan aanwezig zijn of, nog beter; Men zou zich wellicht distantiëren van deze regelgeving die leidt tot een koude sanering van de vloot binnenvaartschepen, (bijna) ALLE BINNENVAARTSCHEPEN.

Tijdens het AO van 7 december jl. sprak de minister uit dat zij vindt dat er tot in de kleinere haarvaten binnenvaart mogelijk moet zijn, omdat dat keihard nodig is. Dat kun je wel vergeten als men niet tenminste een redelijke werkwijze verzint voor de “maximale inzet” die men van een schipper verwacht als er niet aan de geluidseisen voldaan kan worden.

Want als daar geen werkbaar voorstel voor komt, zal een heel groot deel van de kleinere schepen met een kiellegging van voor 1976, binnen overzienbare tijd verdwenen zijn. Wij wachten dus op dat werkbare voorstel.

Het positieve nieuws is, volgens enkelen, dat men met dit besluit de geluidsmeting zal doen bij een gemiddeld toerental in plaats van meten bij 95% van het maximale toerental. Dat zal sommige schepen helpen, maar ook heel veel niet (er zijn schepen waarbij juist het hoge toerental minder geluid produceert), dus het is maar een heel kleine “winst” waar we het over hebben.

De ASV vindt dus ook helemaal niet dat we kunnen spreken van een oplossing. In ieder geval juist NIET voor de schepen met een kiellegging van voor 1976.

Het klinkt hard, maar tijdens de overleggen heeft de ASV helaas op geen enkel moment het gevoel gekregen dat BLN samen met ons de oudere schepen wilde behouden. Zelfs toen wij specifiek om een samenwerking hierin vroegen (middels een brief) kregen wij geen enkel antwoord. Wij hebben helaas de indruk dat BLN vindt, dat het belang van de schepen gebouwd na 1976 voor gaat boven het belang van de schepen gebouwd VOOR 1976. Het is niet fijn om hiermee naar buiten te treden, maar de suggestie die hier gedaan wordt, als zouden we zij aan zij gestreden hebben voor het behoud van de oudere schepen hebben wij helaas niet zo kunnen ervaren.

Het hele stuk op de site van de overheid:

Binnenvaartschepen langer in de vaart
Nieuwsbericht | 07-12-2017 | 11:42
Enkele duizenden binnenvaartschepen kunnen door een voorstel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat langer in de vaart blijven. Het voorstel om de binnenvaartsector tegemoet te komen in een versoepeling van de geluidseisen voor oudere schepen, is aangenomen door de bevoegde internationale autoriteit.

Dit betekent dat oudere binnenvaartschepen vanaf 1 januari 2020 niet onverkort aan de dan geldende geluidseisen hoeven te voldoen. Bij ongewijzigde regelgeving zouden deze schepen vrijwel zeker uit de vaart moeten worden genomen wegens het niet halen van de wettelijke geluidsnormen.

Schepen gebouwd op 1 april 1976 of eerder profiteren van de versoepeling, die in 2020 ingaat. Nederland heeft zich in de bevoegde werkgroep van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart, CESNI, hard gemaakt voor de versoepeling van eisen. Vanuit de EU en de lidstaten wordt in wet- en regelgeving naar de technische standaarden van CESNI verwezen.

Nieuwe meetmethode
Als vanaf 2020 schepen met een bouwdatum van vóór 1 april 1976 de verplichte geluidsmetingen voor het eerst ondergaan, zullen zij volgens een nieuwe methode worden gemeten. Geluid wordt dan niet bij 95 procent van het motorvermogen gemeten, maar bij een gewogen gemiddelde van verschillende toerentallen. Dit sluit beter aan bij hoe een schip in de praktijk gebruik maakt van de motor en levert lagere meetwaarden op.

Redelijke eisen
Worden na 2020 overschrijdingen gemeten, dan dient de scheepseigenaar te doen wat redelijkerwijs van hem mag worden verwacht om het geluid verder terug te dringen. Heeft hij dat gedaan, dan worden overschrijdingen toegestaan tot maximaal 5 dB(A) in woonruimten en 10 dB(A) in slaapruimten. De komende tijd zal het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenspraak met de ILT, de keuringsinstanties en de internationale brancheorganisaties een voorstel doen over wat redelijke eisen zijn.

Het Nederlands voorstel wordt naar verwachting in april 2018 officieel bekrachtigd.

UNKEL

II
T

Uit het Algemeen Overleg

(GEDEELTELIJK) VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG SCHEEPVAART 7 december 2017
(Tweede Kamer Commissie Infrastructuur en Waterstaat) Vastgesteld 10 januari 2018

Omdat het van belang is, dat de sector op de hoogte is van de positie die de diverse Kamerleden innemen, hierbij een aantal zaken zoals uitgesproken door Kamerleden en zoals neergelegd in het officiele verslag, aangaande de binnenvaartsector:
Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst (PVV), Remco Dijkstra (VVD), Laçin (SP), Van der Linde, Von Martels (CDA), Sienot (D66), Van Tongeren (GL) en Wassenberg (PvdD), en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.
Aanvang 10.01 uur.
De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 7 december 2017 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juni 2017 over veilingsysteem AGORA (Kamerstuk 31 409, nr. 158);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 juli 2017 over evaluatie crisisbeheersing en multidisciplinaire samenwerking aanvaring stuw bij Grave (Kamerstuk 29 668, nr. 43);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 augustus 2017 over markttransparantie binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 173);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2017 met reactie op verzoek commissie over het bericht «Ruzie in de Rotterdamse haven door falende ketenregie» (Kamerstuk 29 862, nr. 37);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 1 december 2017 over diverse toezeggingen met het oog op het algemeen overleg Scheepvaart van 7 december 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 175);

uit dit overleg:

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): Beerput Nederland
Mijn eerste vraag aan de Minister is of Rotterdam een soort witte pomp van West-Europa is. Want de bunkerprijzen daar liggen aanzienlijk lager dan in de andere havens. Dat verklaart ook de enorme populariteit van Rotterdam als haven. In het tv-programma Beerput Nederland zagen we waarom dat zo is. Er worden nog steeds ongelooflijke hoeveelheden rotzooi in de scheepsolie meegemengd, waardoor deze goedkoper is. Hoe zit dat nu, Minister? In 2010 heb ik daar samen met mijn collega van de SP, Paulus Jansen, al vragen over gesteld, evenals over de handhaving. Ik heb toen ook gevraagd of er voldoende capaciteit was en of daar regelmatig steekproeven op werden genomen. Ik ben benieuwd of dat nu aanzienlijk verbeterd is, of dat het tijdelijk verbeterd is en nu weer verslechterd is. Hoe zit dat, Minister?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): boetebeleid
Dan hadden wij zowel een petitieaanbieding alsook uitleg op de hoorzitting van mensen van de binnenvaart. Wat is de visie van de Minister daarop? Is er nu een overaanbod, waardoor een rendabele bedrijfsvoering niet mogelijk is? En als je, zoals de Minister ongetwijfeld is, een aanhanger bent van het marktprincipe, dan vind je dat de markt dat moet corrigeren. Of speelt er daadwerkelijk een ander probleem? Wat is de visie van de Minister daarop? Ik begrijp dat de opbrengst van boetes die de ILT oplegt, rechtstreeks naar het ministerie gaat. Is dat niet een perverse prikkel? De boeteopbrengst zou, zoals het werkt bij Veiligheid en Justitie met wegverkeersboetes, niet meer moeten binnenkomen bij het ministerie, dat de boetes ook oplegt. Het is ook bestuurlijke handhaving. Als je in beroep gaat, kun je alleen bezwaar maken op het proces maar niet op de feiten. Hoe kijkt de Minister daartegenaan?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): vrachtauto's van de weg
GroenLinks wil, net als de Minister, vrachtauto's van de weg halen, zodat er wat kans is dat de files afnemen. Een binnenvaartschip kan heel veel containers tegelijk vervoeren en daarmee haal je direct heel veel vrachtauto's van de weg. Wat is het plan van de Minister daarvoor? Ik weet dat er een green deal aankomt, maar wat is haar visie om dat voor elkaar te krijgen? Gaan we bijvoorbeeld wegtransport wat duurder maken zodat binnenvaarttransport wat voordeliger wordt? Wat is de visie van de Minister op het verduurzamen van de scheepvaart in zijn algemeenheid?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): investeren in LNG een goede zaak of zinloos?
Gisteren hoorden wij van deskundigen dat er nu toch wel een beweging is van schepen op stookolie naar schepen op LNG. In hoeverre is dat een verbetering? Wat is de visie van de Minister op het verduurzamen van de scheepvaart in zijn algemeenheid? Als we in 2050 ook op zee emissieloos vervoer willen hebben, dan is het toch bijzonder onhandig om nu een hele zwik LNG-schepen aan te gaan schaffen gelet op het feit dat schepen een lange afschrijvingstermijn hebben. Er moet namelijk een infrastructuur voor komen, er moeten aanvoerroutes voor die brandstof komen en er moeten tankplaatsen voor komen. Dat heb je dan voor 20, 30 jaar en daarna moet je er weer van af.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): Alternatieve vormen van vergroenen
Ik heb nog twee laatste, korte vragen. Uit de hoorzitting kwam ook naar voren dat we de ene na de andere fantastische innovatie hebben om duurzamer te varen, zowel op de binnenvaart als op volle zee, maar dat die niet op de markt komen. Hoe kijkt de Minister daartegenaan?

Tot zover de eerste bijdrage van mevrouw van Tongeren (Groen Links). Het woord wordt nu gegeven aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA): pleit voor meten aan de pijp
De onderhandelingen over CO2-reductie in de zeescheepvaart brengen ons bij het probleem dat schepen een lange economische levensduur hebben: gemiddeld 25 jaar, tegenover 5 jaar voor een vrachtwagen. De schepen die nu gebouwd worden en niet CO2-vriendelijk zijn, gaan tot 2043 in de vaart. Hoe gaan we het voor elkaar krijgen dat daar op tijd een kentering in komt? Daar komt natuurlijk bij dat het een internationaal probleem of een internationale uitdaging is; het is maar net hoe je het noemt. Als we heel specifiek inzoomen op de binnenvaart, dan is verduurzaming maatwerk. En meten aan de pijp is een hulpmiddel om inzicht te krijgen in de actuele uitstoot.

De heer Von Martels (CDA): rol van de overheid mbt vergroenen
Door als overheid doelstellingen te formuleren kan elke binnenvaartondernemer de toepassing kiezen die past bij zijn schip en zijn vaarprofiel. Wij zijn dus een groot

voorstander van echt maatwerk. Maar hoe krijgt de verlader inzichtelijk hoe duurzaam het schip is, dat hij inhuurt voor zijn transport? De Green Award kan een hulpmiddel zijn. Een kleine stap is het om dit uit te breiden naar onderscheid naar uitstoot. Een verlader zou eigenlijk verleid moeten worden om een duurzaam schip te gebruiken. Wij denken, dat het belangrijk is dat de verlader bekendheid krijgt met de mogelijkheden van de binnenvaart. Daarbij zal de overheid een rol kunnen spelen, zo denken wij.

De heer Von Martels (CDA): boetebeleid
De binnenvaart ervaart een onevenredig grote controledruk op de binnenvaartsector, met extreem hoge gefixeerde boetes voor relatief kleine vergrijpen. Daar komt bij dat omstandigheden zoals goed zeemanschap of onvoorziene zaken onvoldoende meewegen in het boetebeleid. Wat is de visie van de Minister op die gevoelens? Is dat gevoel onterecht? Of stelt men zich aan? De binnenvaart vraagt of de hoogte van de boetes proportioneel gemaakt kan worden, zodat het in verhouding tot het behandelde economische voordeel komt. Staat de hoeveelheid controles in de binnenvaart wel in verhouding tot de hoeveelheid controles in het wegvervoer?

De heer Van Aalst (PVV): reageert op Von Martels mbt boetebeleid
We hebben het hier al vaker gehad over het boetebeleid voor de binnenvaart. De PVV heeft toen ook een motie ingediend om daar wat aan te doen. Die motie heeft het CDA niet gesteund. Het is een motie die zeer kort geleden door mijzelf is ingediend. Die motie is niet gesteund door het CDA. Maar ik ben blij dat er in ieder geval een opening is om een dergelijke motie de volgende keer wel te steunen.

De heer Laçin (SP) reageert op Von Martels mbt boetebeleid:
Ik ben ontzettend blij dat het CDA ook het boetebeleid voor de binnenvaart aanstipt. Daar vragen wij ook al langer aandacht voor.

De heer Laçin (SP) reageert op von Martels: vraag om meer markttransparantie
Mijn vraag aan de heer Von Martels gaat over de markttransparantie in de binnenvaart. Wij hebben gisteren ook de heer Verdonk hier gehad. Hij is eigenaar van het duurzame schip ms Anda. Ook hij pleit voor een systeem waarbij schippers meer inzicht hebben in de vracht en in waar ze die vracht kunnen ophalen, zodat ze minder leeg hoeven te varen. Onze voorgangers, de heer Smaling en de heer Van Helvert, hebben samen ook moties ingediend om meer markttransparantie te creëren. Ik heb niet gehoord, dat de heer Von Martels in zijn bijdrage iets zei over markttransparantie. Vandaar mijn vraag: hoe staat het CDA daar nu in en wat wil het daaraan doen?

De heer Von Martels (CDA) reageert op vraag om meer markttransparantie:
Ik zou alleen maar willen voorstellen om als parlementariërs te kijken hoe we samen met het bedrijfsleven tot heel gerichte oplossingen kunnen komen, zonder definitief te kunnen zeggen: die kant moet het op. Maar ik heb het wel degelijk tot me genomen en het ook geconstateerd.

De heer Van Aalst (PVV): files bij de containerterminals
Uit mijn inbreng bij de begroting zal duidelijk zijn geworden, dat het aanpakken van de files topprioriteit moet zijn van deze Minister. Dat geldt niet alleen voor de files op de weg maar ook voor de files bij de containerterminals. Volgens de logistieke sector is hier inmiddels sprake van een structureel probleem. Havenbedrijf Rotterdam vindt dat blijkbaar ook, want dat heeft een soort prijsvraag uitgeschreven, met een beloning van 3 miljoen voor degene die met een concrete oplossing komt voor deze congestieproblematiek. Ik zal hier niet direct mijn IBAN-rekeningnummer gaan oplezen, maar is het niet gewoon een kwestie van wat terminalcapaciteit bijbouwen? Natuurlijk zullen er best nog interessante ketenoptimalisaties met innovaties doorgevoerd kunnen worden, maar extra capaciteit is wat ons betreft altijd welkom. Wat de PVV betreft, bouwen we de Tweede en de Derde Maasvlakte zo snel mogelijk helemaal vol en schrappen we die onzinnige verplichtingen wat betreft duurzaamheid en natuurcompensatie, die daar mogelijk vertragende en kostenopdrijvende factoren voor zijn. Dit kabinet bouwt nota bene de halve Noordzee vol met windmolens, maar daarvoor gelden zulke natuurcompensatieverplichtingen zeker niet? Voorzitter. De terminalproblematiek zorgt momenteel voor een omgekeerde modal shift, waarbij het vervoer zich van de binnenvaart naar de weg verplaatst. Dat zorgt dus alleen maar voor meer files.

De heer Van Aalst (PVV): pesten van binnenvaartschippers
Ook het pesten van binnenvaartschippers met onevenredig veel controles en boetes – daarover hebben we van de week een petitie ontvangen – helpt hier niet bij. Sowieso is het niet uit te leggen als we toch vrijwel Kamerbreed constateren dat er een gebrek aan capaciteit is bij de ILT. Wat gaat de Minister hieraan doen?

De heer Van Aalst (PVV): koude sanering van kleine schepen door de CCR
Wat ook bepaald geen stimulans is voor de binnenvaart, is de koude sanering van kleine schepen door de CCR. De discussie daarover speelt al jaren. De Kamer heeft op dit punt reeds diverse moties aangenomen, waaronder de motie-Graus. Deze motie wordt echter niet uitgevoerd, waardoor er na 2020 zo'n 2.600 binnenvaartschepen verdwijnen. Dat komt overeen met minimaal 70.000 extra vrachtwagens per week. Daar zit toch helemaal niemand op te wachten? Waarom wordt hier dan nog steeds bewust aangestuurd op deze koude sanering?

De heer Remco Dijkstra (VVD): reactie op de heer van Aalst **"verstoring van de markt"**
Kan de heer Van Aalst die koude sanering wat meer duiden? Er worden schepen uit de markt gehaald vanwege overcapaciteit en die komen ook niet meer op de markt nadat er een faillissement is geweest. We hebben gisteren ook een voorbeeld gehoord. Een schip is bijvoorbeeld 10 miljoen waard, maar als iemand failliet gaat, komt het schip vervolgens voor 2 miljoen op de markt en dan gaat het weer transporteren. Dat brengt dus concurrentiedruk met zich mee voor al die anderen. Hoe denkt de heer Van Aalst dat we aan die capaciteit moeten werken? Moeten we daar überhaupt aan werken? Wat vindt hij ervan, dat die schepen weer op de markt komen en eigenlijk weer de markt verstoren?

De heer Van Aalst (PVV): bescherming kleinere schepen
We zien dat met name de kleine binnenvaartschippers continu geraakt worden. Volgens mij hebben we in het verleden in vrij grote meerderheid met elkaar besloten, dat we dat ongewenst vinden en dat we daar wat mee moeten. Doordat die binnenvaartschepen verdwijnen, krijgen we juist extra druk op het wegennet. Dat is volgens mij iets wat we niet willen. Daar zouden we echt wat aan moeten doen.

De heer Remco Dijkstra (VVD): overcapaciteit vraagt om ingrijpen door overheid of banken?
Ik constateer dat de PVV wel zegt: laten we zorgen dat de binnenvaart gezond blijft. De markt trekt nu gelukkig aan, maar overcapaciteit lijkt mij ook niet wenselijk. Wat is dan de rol van de rijksoverheid hierin? Of is het meer een rol van de banken om, nadat iemand failliet is gegaan, te zeggen: we zorgen dat het schip, dat toch al wat ouder is, niet meer beschikbaar komt om vals te concurreren?

De heer Van Aalst (PVV): voor een gezonde binnenvaart
We moeten zeker de binnenvaart gezond houden en we moeten voorkomen dat we het verplaatsen naar de weg. Ik denk zeker dat, ook gezien de moties, juist nu gevraagd wordt aan de Minister: kom met een antwoord daarop en voer die moties zo goed mogelijk uit.

De heer Sienot (D66): vervoer van weg naar water en verduurzaming binnen-

vaart
Nederland bezit de grootste binnenvaartsector van Europa. Daar zijn wij trots op, omdat ons land met zijn brede rivieren kansen brengt, die onderbelicht blijven. D66 ziet de scheepvaart als een groene tweetrapsraket, die we zo snel mogelijk willen lanceren. De eerste trap is: vervoer van de weg verplaatsen naar het water. Want transport over water is een stuk schoner en minder vrachtwagens op de weg betekent ook minder files. Met de tweede trap wil onze fractie dat de scheepvaart zelf verduurzaamt. De techniek is er al en nu is het aan de markt en het Rijk om de boel in beweging te krijgen. D66 ziet verschillende manieren om deze tweetrapsraket in volle vaart te krijgen.

De heer Sienot (D66): barrières wegnemen
Voor de eerste trap wil onze fractie barrières wegnemen, zoals de congestie in de haven van Rotterdam. Wat kan de Minister hiervoor betekenen? Daarnaast moet het vak voor jonge schippers aantrekkelijk blijven. Mijn vraag is dan ook: hoe staat het met de faciliteiten voor binnenvaartschippers, zoals het aanleggen van walstroom, meer rustplaatsen en een redelijk boetebeleid? Aansluitend moet er ook ruimte blijven voor innovatie. Is de Minister bereid om met haar collega-minister van EZK in gesprek te gaan over de financiering van MARIN? Graag een antwoord op deze vragen.

De heer Sienot (D66): verduurzaming
Tijdens het rondetafelgesprek dat mijn D66-collega Rob Jetten organiseerde, hoorden we duidelijke ideeën van de sector over hoe we als Rijk de geplande green deal kunnen laten slagen: stel heldere doelen, laat de markt meten aan de pijp en voer een classificatie in, zodat milieu een overweging wordt voor alle partijen in de keten, inclusief verladers en banken. Wij komen hiervoor zeker met voorstellen. We vragen aan de Minister om de groene tweetrapsraket met volle overtuiging te lanceren, want het verbeteren van de handel en groene schepen op het water betekenen meer doorstroming op de weg en een schonere lucht.

De heer Laçin (SP): Beerput Nederland
Afgelopen maandag hebben we Beerput Nederland kunnen zien. Ik heb daar met verbazing naar gekeken. Milieucriminelen die hun gang gaan, niet worden belemmerd en zelfs worden gefaciliteerd door de overheid. Ongelofelijk! Maar dit onderwerp is zo groot, dat ik het tekort zou doen als ik hier in twee minuten doorheen zou jassen. Dat ga ik dus niet doen. Ik hoop dat we dit met steun van deze commissie op een ander moment wat uitgebreider gaan bespreken.

De heer Laçin (SP): Vergroening binnenvaart
Hoewel scheepsvervoer een erg schone variant van goederenvervoer is, is er nog veel winst te halen. Een punt dat nadrukkelijk naar voren kwam, was dat de diversiteit van schepen een ontzettende kracht van de binnenvaart is, maar dat deze diversiteit ook onder druk staat. Vergroening is duur en de terugverdientijd is lang. Op dit moment kunnen nieuwe kleine schepen zelfs niet rendabel gebouwd worden. Willen we de komende decennia gebruikmaken van het milieuvriendelijke alternatief dat de binnenvaart is en willen we het filemonster van de heer Remco Dijkstra aan kunnen pakken, dan zullen we met de green deal de kleinere binnenvaartschapen moeten bereiken.

De heer Laçin (SP): niet-transparantie binnenvaartmarkt
De economie trekt aan en de vraag naar vracht neemt toe. In economisch mindere jaren kunnen bevrachters vanwege hun dubbele pet en de niet-transparante markt schippers tegen elkaar uitspelen en hen onder de kostprijs laten varen. Schippers willen dit uiteraard niet, maar onder de kostprijs varen is beter dan helemaal niet varen. Zo duurt het nog langer voordat zij hun investering kunnen terugverdienen, wat als gevolg heeft dat er een hoge drempel is om te vergroenen. De veelgeprezen diversiteit komt dus onder druk te staan. De vorige Minister moest helemaal niets hebben van de maatregelen. Zij wilde ook geen maatregelen nemen. Maar dit kabinet heeft in ieder geval op papier wel meer op met de binnenvaart. De heer Verdonk (ANDA), aan wie ik net al refereerde, stelde ook dat we een veel transparantere markt nodig hebben, waarin ook de schipper beter kan inzien waar de vracht is en wat de kostprijs is, opdat hij minder leeg gaat varen, ook in het kader van verduurzaming. De aangenomen motie van mijn voorganger Smaling en mijn eigen motie voor meer markttransparantie hebben bij de vorige Minister niet geleid tot concrete maatregelen. Daarom wil ik aan deze nieuwe Minister vragen wat zij gaat doen om meer markttransparantie in te laten gaan en ook echt met de schippers zelf tot maatregelen te komen. Ik heb nog twee slotvragen.

De heer Laçin (SP): reële eisen aan de binnenvaartschepen
Wij roepen de Minister op om zich binnen de CCR hard te maken voor reële eisen aan de binnenvaartschepen, want we zien nu dat de regels leiden tot sloop en daarmee tot verschraling van de vloot.

De heer Laçin (SP): onevenredige boetebeleid in de binnenvaart
Een aantal collega's hebben al gerefereerd aan het onevenredige boetebeleid in de binnenvaart. Afgelopen dinsdag hebben we de petitie mogen ontvangen. De ILT functioneert op dit moment in de binnenvaart als boetemachine en niet als organisatie die kijkt naar goed zeemanschap en de reden waarom een overtreding is begaan. Daar moeten we naar terug. We moeten ervoor zorgen dat de schipper ook uitleg kan geven en we moeten af van het feit dat de ILT op afstand, zonder contact met de schipper, via het AIS-systeem boetes uitdeelt. Wat gaat de Minister daaraan doen?

De heer Wassenberg (PvdD): Beerput Nederland rol Havenbedrijf Rotterdam
We zagen hoe bedrijven, nadat zij soms tientallen veroordelingen voor milieucriminaliteit hadden gehad, doorgingen onder andere namen. Ze werden als het ware omgekat. De naam veranderde, maar de activiteiten bleven dubieus en vaak zelfs frauduleus. Milieuschandalen door chemisch afvalverwerkers zijn nog steeds actueel. Zo zouden ook vandaag de dag nog schadelijke stoffen illegaal worden verwerkt bij de productie van stookolie. Volgens de brief die de Minister gisteren heeft gestuurd, herkent het Havenbedrijf Rotterdam zich hier niet in.

De heer Wassenberg (PvdD): Beerput Nederland rol ILT
De Minister schrijft in haar brief ook over de beperkte capaciteit van de ILT. Dat lijkt mij de achilleshiel van de handhaving. Volgens de documentaire is er namelijk te weinig capaciteit en te weinig expertise om effectief te controleren en in te grijpen als het nodig is. Hoe gaat de Minister garanderen dat ernstige milieucriminaliteit wordt opgespoord en bestraft?

De heer Remco Dijkstra (VVD): boetebeleid binnenvaart loopt teveel uit de pas
Ik refereer aan de motie-Visser/Van Helvert (31 409, nr. 167), die de regering verzocht te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet te veel uit de pas lopen. Er loopt dus een onderzoek. Ik ben daar heel benieuwd naar. Laatst hoorde ik in het kader van een petitie het voorbeeld dat het ontbreken van een zwemvest € 1.500 boete opleverde. Dat staat in het zwartboek van de ASV. Ik kreeg een beetje het idee, dat achter iedere boom een politieagent staat en dat mensen gaan bukken om maar niet gezien te worden, maar dat lukt niet met een schip.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ook hier ben ik het spoor een beetje bijster. Over het algemeen vraagt de VVD met betrekking tot allerlei zaken op de weg om hogere boetes. Zij vraagt om het strafbaar stellen van appen op de fiets. Zij wil dat verkeershufters keihard worden aangepakt. Maar vandaag, als er binnenvaartmensen in de zaal zitten, zegt de VVD opeens: dit is een veel te hoge boete. Is het nou keihard mensen die regels voor de veiligheid overtreden aanpakken? Of zijn er hoogteverschillen mogelijk, afhan-

kelijk van het AO? Kan de VVD mij daar duidelijkheid over geven? Is het voor de veiligheid Tweede Kamer, van de binnenvaartschippers niet verstandig om te allen tijde een zwemvest aan te hebben?

De heer Remco Dijkstra (VVD): pleit voor een evaluatie van het boetesysteem en de wijze waarop we dat toepassen
Boetes moeten proportioneel zijn. In het verkeer is dat ook zo. Als je 3 km/u te hard rijdt, krijg je nu best wel een hoge boete. Wij vragen ons af: is dat wel reëel? Als je 35 km/u te hard rijdt, dan mag die boete wat ons betreft hoger. Dan ben je een verkeershufter. Het moet niet zo zijn dat je achter iedere boom of iedere bocht in feite de kans loopt om gepakt te worden. Het moet ook gebaseerd zijn op het risico. Ik vraag me af of het nu wel op de juiste manier geregeld is. We hebben daar signalen over gekregen. Ik pleit dus voor een evaluatie van het boetesysteem en de wijze waarop we dat toepassen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks): binnenvaartschippers die een telefoon in hun hand hebben net zo hard beboeten als automobilisten en fietsers?
We hebben net de VVD luid en duidelijk gehoord over het appen achter het stuur. Degenen die dat doen, zijn sowieso verkeershufters. Vindt de VVD dan dat binnenvaartschippers die een telefoon in hun hand hebben en die ook achter het stuur staan, net zo hard beboet zouden moeten worden als automobilisten en fietsers op de weg die dat doen?

De heer Remco Dijkstra (VVD): een andere discussie.
Je moet niet appen achter het stuur. Daar staat een boete op van € 230. Die vind ik realistisch. Die boete gaat niet omhoog. Ik heb gezegd: op het moment dat je een dodelijk verkeersongeval veroorzaakt, vind ik dat je niet meer moet kunnen wegkomen met een taakstraf. Wij willen appen als roekeloos rijden bestempelen. Dan val je dus in een andere categorie. Nu zie je dat mensen komen te overlijden, doordat iemand toevallig even een smiley wil sturen naar een ander en dat de rechter dan niet meer dan een taakstraf kan opleggen. Ik vind dat absurd. Ik vind dat dat niet kan. Het voorstel dat we vorige week bij de begroting van IenW hebben gedaan, is: appen achter het stuur is not done; doe dat niet en zorg ervoor dat appen voortaan als roekeloos rijden bestempeld kan worden, net zo goed als drank en drugs in het verkeer.

De heer Remco Dijkstra (VVD): Een verantwoorde schipper neemt zijn verantwoordelijkheid
Een verantwoorde schipper neemt zijn verantwoordelijkheid, die moet veilig van A naar B en die weet wat hij onder zijn hoede heeft. Voorzitter. Als inwoner van Rivierenland was ik extra geïnteresseerd in de aanvaring bij de stuw Grave in december vorig jaar. Uitgebreide analyses trof ik aan, met hele timelines. Ik hoop dat we er wat van kunnen leren, want de gevolgen voor de binnenvaart waren groot en de kosten waren enorm. Het toont aan hoe kwetsbaar we zijn als het gaat om onze waterinfrastructuur.

De heer Remco Dijkstra (VVD): Is een risicoanalyse voor onze waterinfrastructuur zinvol?
Ook de stremming bij de sluisdeuren in Eefde bij Zutphen liggen nog vers in ons geheugen. Is een risicoanalyse voor onze waterinfrastructuur zinvol? Welk onderhoud is op korte termijn belangrijk? Waar liggen de specifieke kwetsbaarheden? De VVD is van mening, dat er een gelijk speelveld moet zijn voor de internationale scheepvaart. Nu ontvangen sommige landen grootschalige staatssteun. De Europese Commissie treedt hier onvoldoende tegen op. De VVD vindt het belangrijk, dat de banen binnen de scheepvaart behouden worden en vindt dat de Nederlandse scheepvaart zichzelf niet uit de markt moet prijzen door een ongelijk speelveld, dat gecreëerd wordt.

De heer Remco Dijkstra (VVD): kansen voor duurzaam vervoer over water
Wij staan voor dat gelijke speelveld, zowel in de scheepvaart zelf als tussen alle andere goederenmodaliteiten. Ons vaarwegennetwerk biedt ons kansen voor duurzaam vervoer over water, iets dat andere landen niet kennen. Zo is de A15 natuurlijk een drukke weg, maar er kan zeven keer zo veel op de Waal – die ligt ernaast – als nu het geval is. Een snelweg van water. Wetende dat ieder containerschip misschien 50 tot 250 containers van de weg af kan halen, welke mogelijkheden ziet de Minister dan om de logistiek op water tot speerpunt te maken? Hoe kunnen we de reis van de binnenvaartschipper vlekkeloos laten verlopen, met overnachtingshavens, verbrede sluizen, uitdieping van vaarwegen, aangepaste bedieningstijden of aantrekkelijke overlaadstations? De verbinding met ons achterland is essentieel. Aanstaande maandag spreken we hier ook over bij het overleg over het MIRT.

Het antwoord van de Minister en verder in de volgende nieuwsbrief! Kunt u daar niet op wachten?

Lees het complete verslag op de site van de Tweede Kamer:

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Politiek/Verslag_van_een_algemeen_overleg_gehouden_op_7_december_2017_over_Scheepvaart.pdf

MOTIE VAN HET LID
VON MARTELS C.S.
Voorgesteld 17 januari 2018

De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat de lange economische levensduur van schepen met zich meebrengt dat schepen die nu te water worden gelaten en niet CO2-vriendelijk zijn nog lange tijd in de vaart zijn; overwegende dat banken en financiele instellingen bij de financiering van nieuwe CO2-vriendelijke schepen een cruciale rol spelen; verzoekt de regering, in overleg te treden met banken en financiële instellingen die de bouw van nieuwe schepen financieren om te bezien op welke wijze de transitie naar CO2-vriendelijke schepen gestimuleerd kan worden, en gaat over tot de orde van de dag.

Von Martels
Remco Dijkstra
Sienot

MOTIE VAN HET LID VAN TONGEREN
Voorgesteld 17 januari 2018

De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat mobiele telefoons voor gevaarlijke afleiding kunnen zorgen in het verkeer, zowel op de weg alsook op ons binnenwater; verzoekt de regering om, samen met de betrokken sectoren (binnenvaart-branche, verzekeringsbranche, telecombranche en andere) te kijken hoe techniek ingezet kan worden om afleiding door mobiele telefoons onmogelijk te maken, en de Kamer hierover voor het zomerreces te informeren, en gaat over tot de orde van de dag.

Van Tongeren

MOTIE VAN DE LEDEN
JASPER VAN DIJK EN GIJS VAN DIJK
Voorgesteld 17 januari 2018

De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport te weinig capaciteit heeft om adequaat te kunnen handhaven op de verplichte 45 uur weekendrust; verzoekt de regering, de capaciteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport dusdanig uit te breiden dat adequate handhaving mogelijk wordt, en gaat over tot de orde van de dag.

Jasper van Dijk
Gijs van Dijk

MOTIE VAN HET LID SIENOT C.S.
Voorgesteld 17 januari 2018

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat de sector bij het rondetafelgesprek over verduurzaming van de binnenvaart een aantal kansrijke oplossingen opperde, namelijk «meten aan de pijp», milieucertificering van schepen en een duurzaam investeringsfonds; overwegende dat «meten aan de pijp» een beter inzicht kan geven in de daadwerkelijke duurzame prestaties van schepen; overwegende dat milieucertificering een handvat kan bieden aan verladers en investeerders om te investeren in verduurzaming van schepen; verzoekt de regering, deze opties te onderzoeken op haalbaarheid en de resultaten daarvan te betrekken bij het opstellen van de voorgenomen green deal, en gaat over tot de orde van de dag.

Sienot
Von Martels
Van der Graaf
Remco Dijkstra

Deze motie is aangenomen

MOTIE VAN HET LID LAÇIN
Voorgesteld 17 januari 2018

De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende dat het verduurzamen van binnenvaartschepen een grote investering vraagt en de terugverdientijd lang is; constaterende dat dit gegeven voor binnenvaartschippers een drempel is om mee te gaan in de verduurzaming van hun schepen; overwegende dat de Minister bezig is met het opzetten van een green deal voor de binnenvaart; verzoekt de regering om, de positie van de (kleine) binnenvaartschipper mee te nemen in deze green deal zodat deze belangrijke groep voldoende perspectief heeft om mee te gaan in de verduurzamingsslag, en gaat over tot de orde van de dag.

Laçin

Verslag gesprek Matthijs Sienot D66

Aanwezig waren namens de ASV: Sunniva, Esther, David, Gerberdien

Het was een gesprek van ongeveer een half uur met de heer Sienot.

Als eerste hebben we het over het rondetafel gesprek over “verduurzaming van de binnenvaart” gehad waarbij de ASV heeft gewezen op de gemiste kans, omdat er geen tegengeluid te horen is geweest (in de vorm van bijvoorbeeld het ASV geluid). In de positionpaper die de ASV heeft opgestuurd is tenslotte o.a. gewezen op het feit dat de politiek (D66) in haar voorstellen uitgaat van een bestaande binnenvaartvloot die vergroend zal worden, daarbij voorbijgaande aan het feit dat er op dit moment al veel schepen verdwijnen. Helaas is die positionpaper nergens meegenomen in de discussie. Daarbij stelt de ASV dat het geluid van de schipper veel te weinig meegenomen wordt in dit hele verhaal, een gemiste kans dus.

In het betreffende position paper en in onze reactie op de fact-sheet horend bij de hoorzitting voorafgaande aan het ronde tafelgesprek, hadden wij zaken gezet die, in onze ogen, benoemd hadden moeten worden. Tijdens dit gesprek werden we wel in staat gesteld onze zienswijze daarop alsnog toe te lichten.

Omdat de tijd kort was heeft de ASV de nieuwsbrief uitgereikt waarin onder het kopje “nepnieuws” de reactie van de ASV op het ingeleverde “fact-sheet” van de professor van de TU is geplaatst. De ASV refereerde aan het feit dat “fact-sheet” betekent dat het schrijven van de professor over bewezen “feiten” zou gaan terwijl die “feiten” nergens onderbouwd zijn, integendeel, de ASV kan makkelijk aantonen dat die feiten in strijd zijn met de waarheid. Als voorbeeld werd o.a aangehaald dat in het factsheet medegedeeld werd dat oudere schepen zouden zorgen voor de overcapaciteit in de binnenvaartsector.

Het belangrijkste onderwerp was daarmee tijdens dit overleg dus het “vergroenen van de binnenvaart”. In het partijprogramma van D66 staat o.a. dat particuliere initiatieven (ook richting vergroenen) moeten worden aangemoedigd. De ASV heeft hierbij middels voorbeelden duidelijk gemaakt waarom wij vinden dat dit door de overheid (nog) niet erkend of niet of te weinig wordt gestimuleerd.

De heer Sienot maakte in het gesprek duidelijk dat D66 in dit kader voor meten aan de pijp is om zo met echte cijfers aan te tonen dat de (oude) binnenvaart helemaal niet zo vervuilend is als aangenomen wordt, gezien de meetrapporten die er al zijn. Wij hebben aangegeven daar in principe ook voor zijn (we kwamen niet toe aan de eventuele voorwaarden die daaraan gesteld zouden moeten worden).

We waren het eens dat schippers wel willen vergroenen, maar dat dit ook moet kunnen en haalbaar moet zijn.

Ook zijn we nog in staat gesteld uit te leggen dat het dat het voor het voortbestaan van de kleine binnenvaart nu toch echt al twee over twaalf is. Er zijn al te veel (kleinere) schepen gesloopt die niet meer nieuw gebouwd gaan worden. Om dat te verduidelijken hebben we de heer Sienot de brochures gegeven die de ASV heeft gemaakt wat betreft cijfers van verdwijnen van schepen en de reden waarom dat zo is.

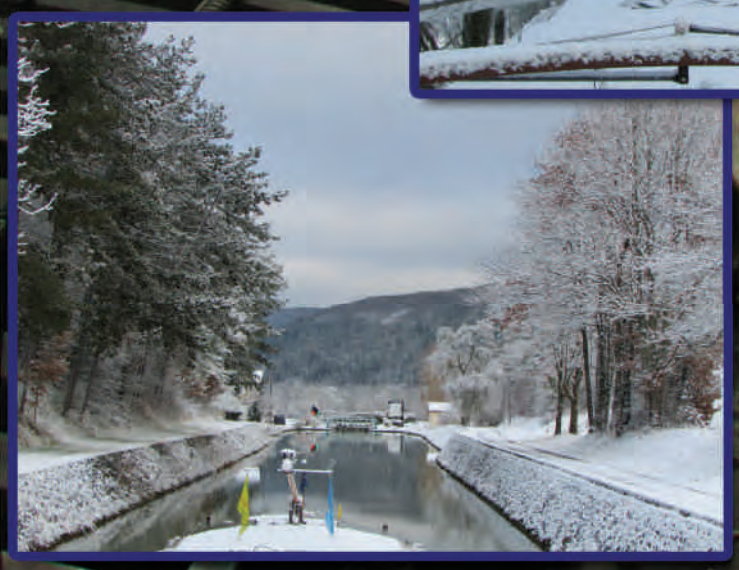
We hebben aan de hand van het voorbeeld waarbij we voorrekenden dat er minimaal 73.000 vrachtwagens per week bij komen op de weg, geprobeerd een toekomstbeeld te schetsen, als er niet snel beleid wordt aangepast, waarbij met name ingegrepen moet worden op het CCR beleid. Hierbij zijn de geluidseisen specifiek naar voren gehaald.

De heer Sienot was ook bereid met ons te spreken over het begrip markttransparantie. Verladers moeten verleid worden, want ze investeren niet automatisch mee in verduurzaming. Tijdens het rondetafelgesprek bleek echter ook dat ze dit wel willen als er wordt gewerkt met milieucertificering.

We waren het met elkaar eens dat subsidies ook niet alles oplossen.

Zo hebben we een aantal zaken aangehaald zonder al te diep op de details in te gaan. Hiervoor was nu de tijd te kort en daarom hebben we gevraagd of we dit nog een andere keer met meer tijd kunnen bespreken. De heer Sienot was het hier ook mee eens. De afspraak stond dat D66 (De heer Sienot) op de voorjaarsvergadering zou spreken, maar i.v.m. de gemeenteraadsverkiezingen leek het alsof er wat twijfel was over deze toezegging.

Al met al was het een goed overleg waar we gezien de tijd toch veel onderwerpen die ons na aan het hart liggen aan de orde hebben kunnen stellen. We zien er naar uit dat we in een vervolggesprek de zaken wat verder kunnen uitdiepen.



Den Haag: gesprekken met SP en PVV

Op 24 Januari zijn Esther, Sunniva en Gerberdien namens de ASV in Den Haag bij de SP en PVV langs geweest.

De dag begon met het bericht van de aangenomen motie van mevr. Van Tongeren over het verminderen van de afleiding achter het stuur door telefoon gebruik en hoe zij wilde kijken dat telefoons geblokkeerd kunnen worden. Tja dat gaf nogal wat commotie onder de schippers en wij waren op zijn zachts gezegd niet blij mee dat, op de SGP en FVD na, iedereen de motie had gesteund!

Bij beide partijen hebben we de kans gekregen en genomen om heel duidelijk uit te leggen dat ze zichzelf met dit stemgedrag ongeloofwaardig maken in de binnenvaart. Beide partijen zijn geschrokken van de commotie en hadden wel een verklaring voor hun stemgedrag: Volgens hen is het zo dat Veilig verkeer staatjes bijhoudt van de wijze waarop men voor veiligheid stemt in de Kamer en omdat de motie een “slappe hap’ motie is (volgens hen) wilden ze het risico niet nemen te boek te komen te staan als partijen die de veiligheid niet serieus zouden nemen. Wij echter, zeiden dat ze nu in de binnenvaartsector te boek komen te staan als partijen die de binnenvaart niet serieus nemen en niets begrijpen van de sector waarover ze besluiten nemen. Die boodschap kwam goed aan mede doordat men al de twitterberichten en dergelijke had gelezen.

We hebben met beide partijen afgesproken dat men in het vervolg de ASV op voorhand meer zal betrekken bij dit soort moties.

Er is ook gesproken over de reden waarom Groen Links opeens dit onderwerp via een motie aan de orde stelde omdat nergens in de binnenvaart gebruik van mobiele telefoon als een probleem gesignaleerd is. Het feit dat Liesbeth van Tongeren, de in de raad van advies zat van het bedrijf wat dit soort blokkeersystemen ontwikkeld leek een grote rol te spelen. Op het moment dat wij daar in gesprek waren deelde men ons mee dat er vragen over gesteld zouden worden wat heeft geresulteerd in het neerleggen van die adviesfunctie door mevrouw van Tongeren).

Ook het boetebeleid kwam aan bod: De ASV heeft kunnen mededelen dat we nu als ASV echt inhoudelijk in gesprek zijn met ILT over datgene wat wij tegenkomen, aan de hand van diverse voorbeelden, en ook hoe wij vinden dat de evaluatie van dit boetebeleid plaats zou moeten vinden. Hierbij tonen we aan dat het boetebeleid niet werkt en procedures niet uitvoerbaar zijn wat betreft bv de termijnen die er staan om zienswijzen in te dienen en de wijze waarop dit moet gebeuren.

Wat betreft de vergroening van de binnenvaart heeft de ASV duidelijk gemaakt dat dit een moeilijk verhaal wordt als de schipper de investeringen niet terug kan verdienen. Bovendien heeft de ASV geopperd dat er veel partijen willen verdienen aan het vergroeningsverhaal waarbij er terecht vraagtekens gezet worden bij diverse zaken (LNG bijvoorbeeld). Wij willen op een eerlijke manier vergroenen. Ook is er gesproken over goede (particuliere) initiatieven die gewoon niet erkend worden door de overheid of niet worden benoemd.

Het vergroeningsverhaal is overigens bij de PVV geen speerpunt, maar de tegenstrijdige rol van ILT daarin is wel aan de orde gekomen. Zo is besproken dat ILT (de overheid) een bijzonder dubieuze rol heeft bij (Beerput Nederland) in het kader van de verwerking van (scheeps)afval, terwijl dezelfde overheid met enorme boetes dreigt (milieudelict) bij schippers als bijvoorbeeld wat graan uit het gangboord gemorst wordt.

Zowel bij SP als bij PVV is er weer over de CCR-regelgeving gesproken. In beide gevallen hebben benadrukt dat, ondanks aangenomen moties, de regelgeving maar blijft doordenderen met de sloop van oudere (en dus alle kleinere) schepen tot resultaat, waarbij de diversiteit van de binnenvaartvloot sterk aangetast wordt. In dit geval hebben we het ook specifiek over de geluidseisen gehad en hoe er gedaan wordt alsof juist de oudere vloot tegemoet gekomen wordt waar die juist de dupe blijkt te zijn van een spel waarin zij opgeofferd zijn. Hoe mooi die “oplossing voor de geluidseisen” door anderen worden goed gepraat. Men moet zich toch echt gaan realiseren dat met name de kleinere binnenvaart gaat verdwijnen en de haarvaten niet meer benut gaan worden door schepen. Dat dit vervoer naar de weg verplaatst en we nog langere files krijgen.

Het waren goede en (met name bij de SP) stevige gesprekken waarbij we wederzijds onze waardering hebben uitgesproken over het feit dat men bereid is te luisteren en nog meer wil samenwerken.

De PVV toonde zich bereid ook een vergadering van de ASV bij te wonen. Zij wilden ook wel eens aan boord van een schip kijken. Vraag aan de (denktank)leden dus: wie wil zich beschikbaar houden daarvoor?

Esther, Sunniva en Gerberdien

ILT

ASV in gesprek met ILT

De ASV blijft actief om het boetebeleid in de binnenvaart redelijker te krijgen. Naar aanleiding van een overleg met ILT op 6 december jongstleden heeft er een tweede overleg plaatsgevonden tussen ILT en de ASV specifiek over het boetebeleid. Volgens afspraak heeft de ASV een reactie geschreven op de aanvraag offerte die door ILT uitgedaan is om het boetebeleid te evalueren.

Reactie ASV op voorstel evaluatie ILT
Wat betreft de inhoud van de offerteaanvraag onderdeel a:
a. Vergelijkend onderzoek hoogte naar de boetebedragen
Een algemene opmerking: de wijze waarop deze offerteaanvraag geschreven is, neigt naar verzamelen van veel objectieve data waarop motie 167 uitgevoerd wordt. Dus vooral een vergelijking wat betreft hoogte van boetes in de verschillende sectoren waarbij wij het begrip “frequentie” controles in die vergelijking niet tegenkomen en dat terwijl toch wel bekend geacht mag worden dat de pakkans een grote rol speelt bij het effect van handhaven en beleving van boete- en handhavingsbeleid door degenen die ermee te maken krijgen. De ASV is van mening dat als men vergelijkt wat handhaving betreft met andere sectoren niet alleen de hoogte van de boetes maar ook de mate waarin de betreffende bedrijven de kans lopen op controle meegenomen dient te worden.

Reactie ASV: ILT schrijft in de offerte aanvraag: *"naast ILT zijn onder andere RWS, politie, Havendienst Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam bevoegd om toezicht te houden op de Bvw"*

Daar willen wij nog een aantal instanties toevoegen:
Provinciale waterstaat, Waterschap, Havenmeesters, Gemeentelijke Havendiensten, arbeidsinspecties en Milieu Politie.

Achtergrond reactie ASV: Dit zijn zo veel instanties dat dat al op zi*ch genoeg zegt over de frequentie en de wijze van handhaving op de plus-minus 5.000 schepen. Hierdoor krijg je het idee dat schippers nimmer te goeder trouw zouden handelen en er vele ongelukken zouden gebeuren als er minder gecontroleerd wordt. Dit betwisten wij zeer. De regelgeving neemt enorm toe de laatste jaren, soms door politieke, juridische, technische redenen of uit naam van veiligheid of andere oorzaken. Daardoor wordt het soms een erg onoverzichtelijk hoeveelheid controles voor schippers maar ook voor controlerende Boa's, waar nogal eens regels in sneltreinvaart veranderen.*

Wat betreft de inhoud van de offerte-aanvraag onderdeel b:
b. Onderzoek naar de werkwijze en beleving toezicht/handhaving Bvw
De ASV heeft al aangegeven (zie alle notulen en ook de opmerkingen van de ASV bij de notulen) dat wij vooral hechten aan dit deel van het onderzoek, waarbij de uitvoering van de aangenomen motie 119 zou plaatsvinden en waarbij schippers (de ASV) een actieve rol kunnen spelen bij de evaluatie, meer dan aanleveren van casussen.

Boetebeleid tegen het licht gehouden bij ILT en politieke partijen
Inmiddels is het zover dat ILT ons heeft uitgenodigd eens inhoudelijk een gesprek aan te gaan over datgene wat de schippers als onredelijk ervaren, met de petitie en het zwartboek als onderliggende stukken.

Eindelijk….kunnen wij zeggen dat er goed naar elkaar geluisterd is op verschillende bijeenkomsten waarbij ILT en de ASV met brede vertegenwoordiging aanwezig waren.
Vanuit die gesprekken is gekeken naar de wijze waarop de evaluatie van het boetebeleid zou moeten plaatsvinden. Daarbij heeft de ASV op 23 januari jl. naast het zwartboek nog twee stukken aangeleverd. Een van die stukken is een lijst met vragen die volgens de ASV bij de verschillende casussen (praktijkvoorbeelden) gesteld zouden moeten worden.

1. Is (het voornemen tot) de boeteoplegging proportioneel wat betreft het eventueel behaalde economische voordeel? (of is in ieder geval NIET aangevoerd/gebleken dat dat niet het geval zou zijn?)
2. Is (het voornemen tot) de boeteoplegging proportioneel wat betreft het eventueel ontstane veiligheidsrisico? (of is in ieder geval NIET aangevoerd/gebleken dat dat niet het geval zou zijn?)
3. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging aangetoond dat de overtreder te verwijten valt dat hij de overtreding heeft begaan?
4. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging aangetoond dat de overtreder NIET "te goeder trouw" heeft gehandeld?
5. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging de boete evenredig aan de overtreding?*
6. Is bij (het voornemen tot) de boeteoplegging de boete slechts éénmaal per overtreding (voor hetzelfde feit) opgelegd?**
7. KAN de wijze van controleren wel rekening houden met zaken als proportionaliteit, verwijtbaarheid, aantoonbare schuld?***
8. Heeft het feit dat men wel/niet een convenant heeft afgesloten invloed gehad op de wijze van controleren.
   Zo ja, hoe?
9. Door wie is er gecontroleerd, en
10. past de controle binnen diens bevoegdheid?
11. Is bij de controle wel/ niet rekening gehouden met de status van het schip (At/m E)?
    - op welke wijze,
    - en hoe is de schipper daarvan in kennis gesteld?
12. Is er bij gebruik van controleren middels status A t/m E duidelijk met de schipper gecommuniceerd wat de status is, waarom dat zo is en wat de gevolgen zijn?
13. Zijn de beroepstermijnen redelijk? (Gezien de beroepsgroep waar we mee te maken hebben)
    - bij het voornemen tot boeteop legging
    - bij de boeteoplegging
    - overig
14. Is de beroepsprocedure duidelijk? (is ergens uit gebleken dat deze procedure wel/niet duidelijk is)
15. Is de beroepsprocedure slechts voor een uitleg vatbaar?
16. (hoe) Is de onafhankelijkheid van de instantie waar beroep/bezwaar aangetekend wordt voldoende gewaarborgd?
17. Is er sprake van een voldoende respectvolle wijze waarop gehandhaafd/toezicht gehouden is?
18. Is AIS gebruikt als opsporingsmiddel?

nadere uitleg:
** bestuurlijke boetes mogen maar eenmaal per feit opgelegd worden

*** daarbij denken we specifiek aan het controleren op afstand
**** A t/m E status betekent dat schepen vanuit de instanties zoals ILT een code krijgen afhankelijk van de resultaten van voorafgaande controles en/of de tijd die verstreken is vanaf de laatste controle. A status zou inhouden dat dit schip in orde is bevonden en/of kortelings gecontroleerd. Volgens ILT gaat het erom de schepen die (vermoedelijk) goed in orde zijn niet nodeloos te belasten met controles. Bij A status zal er dus waarschijnlijk geen controle plaatsvinden bij E juist wel.

En verder: gefixeerde boetes zijn in strijd met bestuursrecht
Daarnaast heeft de ASV aangetoond dat er grote verschillen zijn in inkomen per tonnenmaat. Daarmee heeft de ASV haar stelling onderbouwd, zoals ook beschreven is in de petitie, dat de gefixeerde boetes (vast boetebedrag voor een overtreding) in strijd zijn met de Rechten van de Mens en het Bestuursrecht.

Uitgaande van het aangenomen standpunt dat boetes proportioneel horen te zijn aan het economische voordeel c.q. de opgeleverde onveiligheid door de overtreding leveren de grote inkomensverschillen per categorie (grootte) van de type schepen een situatie op waarbij gefixeerde boetes niet passen.

Nu is het zo dat schepen waarbij een gemiddeld nettowinst per jaar van meer dan 100.000,- bedraagt hetzelfde boetebedrag krijgen opgelegd als schepen met een gemiddeld nettowinst van ongeveer 20.000,-.

Volgens de ASV (en volgens een juristensite) is dat in strijd met het bestuursrecht. Dit heeft de ASV inmiddels ook bij een aantal politieke partijen ter informatie meegegeven.

Brief aan BLN

Onderstaande brief is door de ASV aan het hoofdbestuur van BLN-Schuttevaer gestuurd.

Beste collega's, hoofdbestuur BLN-Schuttevaer,

Onderwerp: digitalisering opgave binnenhavengeld.

Nu naast Amsterdam en Rotterdam ook de gemeente Twente de opgave van het binnenhavengeld gaat digitaliseren, voorzien wij dat deze trend zich door gaat zetten. Een digitalisering van een binnenhavengeld systeem kan vele voordelen opleveren, maar zoals het zich op dit moment ontwikkelt, ontdekken wij ook veel nadelen. Enkele nadelen zijn dat elke gemeente zijn eigen systeem ontwikkelt, waarbij een schipper voor elke gemeente inlogcodes krijgt. Ook werkt elk systeem weer op een andere manier. Een tweede nadeel is dat schippers beboet worden voor het te laat of niet aangeven van het bezoek aan de haven.

Wij hebben enkele ideeën om deze problemen op te lossen door zelf een systeem te ontwikkelen. Dit systeem kunnen we dan aanbieden aan gemeentes, die ook voornemens zijn te digitaliseren. Het is voor ons wel belangrijk dat wij niet havens gaan overhalen over te gaan op een digitaal platform.

Enkele voordelen van een dergelijk systeem zouden moeten worden:

- één systeem voor elke gemeente waardoor het overzichtelijk blijft en je niet te maken krijgt met meerdere inlogcodes en dergelijke.
- één overzicht met facturen.
- makkelijk via de site, met een app of middels de marifoon aangifte doen.
- het programma houdt de in- en uitvaarten van de haven bij en rekent zelf uit welk havenbriefje het voordeligst is.
- geen ontwikkelingskosten voor een gemeente die wil digitaliseren.

Zo zijn er nog meer voordelen te bedenken waarom één systeem handig kan werken. Wij hebben het idee om iets te maken vergelijkbaar met parkmobile.

Er is al informeel wat gebrainstormd tussen Arend Horrel en Ronald Sipsma over een systeem als dit. Wij willen jullie vragen of jullie er open voor staan om dit gezamenlijk met de ASV op te pakken. Onze uitdrukkelijke voorkeur gaat uit naar een werkgroep bestaande uit varende leden. Vergelijkbaar met het initiatief Co2vadem, het vaardiepteprogramma, samenwerking tussen een 50-tal schippers en Autena".

Afwachtende uw reactie,
Gerberdien le Sage, Voorzitter ASV

Helaas was het antwoord vanuit het hoofdbestuur op onze vraag tot samenwerking negatief.

Loswal Spijk

Een van onze leden heeft de slechte staat van de trappen in Spijk aan de orde gesteld bij de ASV. In oktober 2015 heeft men er al foto's van genomen, maar jaren later bleek er geen enkele verbetering te zijn gekomen in de staat van de trappen.

De vraag aan de ASV is gesteld of het mogelijk is, dat de ASV contact op zou nemen met de betreffende zand- en grindhandel.

Eén van onze denktankleden heeft daarop telefonisch contact gehad met dhr. Albers van de firma Wezendonk te Spijk.

Zij zijn eigenaar van de loswal en zijn op de hoogte van de slechte staat van de trappen.

Inmiddels hebben zij al een bedrijf ingeschakeld, dat de trappen gaat repareren en zal de kooi die bij een van de trappen zit, worden weggehaald.

Men heeft destijds gedacht dat een kooi veiliger was, maar ze zijn ook al tot de conclusie gekomen dat dit averechts heeft gewerkt.

Deze kooiconstructie was al binnen een week aangevaren.

Ook worden er extra bolders bijgeplaatst.

Verder hoopt men, dat de schippers de bolders gaan gebruiken om vast te maken c.q. een steekeind te zetten en dat men niet meer de trappen hiervoor gebruikt, want anders zijn de gerepareerde trappen wederom binnen de kortste keren kapot.

Met de uitvoering van de werkzaamheden hoopt men zo spoedig mogelijk te beginnen, maar men is afhankelijk van o.a. waterstand en de planning van laden en lossen.

Wij houden het in de gaten….houd ons op de hoogte!

Royersluis 2 maanden dicht vanaf 15 februari

Royerssluis (Antwerpen) vanaf 15 februari voor 2 maanden (minimaal!) gesloten.

Is dit de opmaat voor de definitieve sluiting van de Royerssluis?

In een bericht van de haven van Antwerpen, vandaag (8 februari) ontvangen door de ASV worden wij in kennis gesteld van het feit dat de Royerssluis voor 2 maanden gesloten wordt, dit deelt men ons dus mede ongeveer 1 week voordat de datum ingaat.

De reden van de sluiting is dat de bruggen en wegdek over het sluiscomplex voor verkeersdeelnemers (specifiek fietsers) aangepast dient te worden.

De ASV kan zich niet voorstellen dat de haven van Antwerpen van dit besluit niet eerder op de hoogte was dan een week voordat het besluit uitgevoerd wordt. Tenslotte moeten aannemers en dergelijke ook lang van te voren geregeld worden. Toch heeft men de schippers er tot nu toe niet van op de hoogte gesteld. Dat is bijzonder laakbaar.

Het moment van in kennis stellen van de binnenvaartsector is veel te laat, vindt de ASV.

Bovendien vraagt de ASV zich af of de genoemde reden het noodzakelijk maakt om deze belangrijke sluis voor (minimaal!) 2 maanden te stremmen .

Minimaal 2 maanden want bovendien lezen we in het bericht, dat gedurende die periode van twee maanden men (dan pas) gaat nadenken over de toekomst van de Royerssluis. Dat wijst erop dat de plannen om de Royerssluis definitief voor binnenvaart ontoegankelijk te maken hiermee bevestigd lijken te worden.

De ASV protesteert sterk tegen het (definitief) buiten werking stellen van deze voor de binnenvaart zo belangrijke Royerssluis.

Ook diverse leden hebben hier al op voorhand tegen geprotesteerd bij mevrouw Torfs waar zij echter tot nu toe geen enkel antwoord op hebben mogen ontvangen. Dit deden zij omdat uit interne informatie van werknemers bij de havendienst de ASV heeft begrepen, dat de Royerssluis definitief buiten gebruik gesteld zou kunnen worden.
Ons kwam ter ore dat kennelijk men een definitieve up-to-date renovatie te duur zou vinden. Misschien houdt het verband met de verdeling van budgetten tussen zeevaart- binnenvaart en wegverkeer in het kader van de aanleg van de nieuwe rondweg?

Wij hoeven u hopelijk niet uit te leggen, wat sluiting zou betekenen:
• Langere wachttijden bij de resterende sluizen, waar zeevaart voorrang heeft en geen wachtplaatsen beschikbaar zijn.
• Veel omvaarkilometers voor schepen, die van of naar het Albertkanaal komen/gaan of die ten oosten van Lillobrug laden of lossen en voor schepen die visa versa richting Brussel en Gent via de Zeeschelde varen.
• Dikwijls negatieve gevolgen voor de scheepvaart, die rekening moet houden met het getij op de Schelde.
• Extra risico's door het langduriger bevaren van zeevaartroutes en bij mist of storm.
• Onnodig brandstofverbruik en daarmee verhoogde emissies binnen een reeds zeer zwaar belast gebied.
Wij willen u erop wijzen dat Antwerpen wel milieuzones heeft ingesteld voor automobilisten maar het kennelijk geen probleem vindt dat schepen uren moeten omvaren.

Kortom: het (tijdelijk) buiten gebruik stellen van de Royerssluis betekent: voor de binnenvaart minder veiligheid en een verslechtering van de concurrentiepositie plus onnodige extra milieubelasting.

De ASV tekent daarom bezwaar aan tegen deze gang van zaken, zeker gezien het feit dat diverse leden van de ASV al op voorhand hierop per mail hebben gereageerd naar mevrouw Torf, dus u heeft kunnen weten dat er bezwaren zijn tegen deze gang van zaken.

De ASV als de Nederlandse schippersorganisatie vindt het, gezien het voorgaande, ongehoord dat er op deze wijze met de binnenvaart omgegaan wordt en tekent dan ook hierbij protest aan tegen deze manier van handelen t.o.v. de binnenvaartsector. De Royerssluis is voor de binnenvaart een heel belangrijk knooppunt en de haven van Antwerpen benadeelt hiermee de binnenvaart enorm.

Definitieve sluiting Royerssluis?

Het wordt tijd dat de schippers zich hierover laten horen.

Goed voorbeeld doet goed volgen?

Een van onze leden stuurde de volgende mail naar Haven Antwerpen

Onderwerp: Royers
Geachte mevr. Torfs.

Het vermoedelijke voornemen van uw organisatie en het Havenbedrijf Antwerpen c.q. de gemeente Antwerpen, om tot sluiting van de Royerssluis over te gaan stuit op veel verzet in de binnenvaart.

Het is een slecht plan en wel om de volgende redenen.

Er gaan vele kilometers omvaren ontstaan omdat de trafiek van het Albertkanaal en de Dokken met lage nummers die richting Brussel ,Wintham ,de Dender en of Gent , zeker 15 kilometer moeten omvaren waarvan 50% tegen strooms.

De Sluizen van het Complex waartoe de gehele trafiek dan op aangewezen is, kent nu al lange wachttijden zonder afmeergelegenheid aan de rivier zijde.

De permanente kruisingen met de zeevaart zal een grote aanvaringsrisico mee brengen.

Daar waar de algemene trend er één is van scheiden der onderscheiden groepen gaat u een tegen gestelde beweging in gang zetten.

Het risico op wind en mist in het riviergedeelte wat dan gevaren moet worden maakt het risico nog extra groot.

Ik hoop dan ook dat u dit onzalige plan in de vuilbak wilt laten verdwijnen en de Royerssluis een goede opknapbeurt gunt.
Deze sluizen behoren ook zeker tot het cultureel erfgoed van Vlaanderen.

Met verschuldigde Hoogachting

jacques.vandermeiren@portofantwerp.com

marc.bosseler@portofantwerp.com

peggy.torfs@portofantwerp.com

intermodalsolutions@mail.portofantwerp.com

Ligplaatsen Rotterdam

Op 19 oktober 2016, tijdens het HBR-overleg (overleg met de haven van Rotterdam), gaf de secretaris van dat overleg het advies aan de ASV om de EBS een brief te schrijven over de slechte ligplaatsen. Het geval wil dat er op sommige plekken zelfs helemaal geen wachtplaatsen aanwezig zijn voor de binnenvaart in de Beneluxhaven en de Botlek.

Dit advies om EBS te contacteren kwam in het HBR overleg naar voren naar aanleiding van de opmerkingen vanuit de ASV. Daarin meldde de ASV dat hierdoor meerdere schippers de dupe zijn geworden, die konden niet op de juiste ligplaats afmeren, en kregen te maken met de handhaving vanuit (de bemanning van de boten van) het Rotterdamse Havenbedrijf. Deze handhavers hadden veelal geen begrip voor de situatie en konden vaak ook niet meedenken in het vinden van een oplossing op dat moment.

Inmiddels heeft er een verhelderend gesprek plaatsgevonden tussen ASV en de EBS .

Er lijkt erop dat er een misverstand is over wie verantwoordelijk is voor de lig-/wachtplaatsen (havenbedrijf zegt EBS, EBS zegt Havenbedrijf).

Om helderheid te krijgen in de verantwoordelijkheden en om tot een oplossing te komen heeft de ASV aan het Rotterdamse Havenbedrijf gevraagd om samen met het Havenbedrijf en de EBS nog een keer om de tafel gaan zitten.

Wat schetst onze verbazing?

De secretaris van het havenbedrijf schrijft *“Om de onderhandelingen en gesprekken niet te frustreren, vind ik het nu niet gepast om ter plaatse ook het gesprek aan te gaan.”*

Om onderhandelingen en gesprekken niet te frustreren? De ASV had een prima gesprek met EBS. Welke onderhandelingen worden er bedoeld en waarom zou de aanwezigheid van de ASV (de particuliere schippers dus) een struikelblok vormen?

Wie roept er nu ook alweer dat wij moeten samenwerken? En hoe vaak hebben wij nu al niet onze hand uitgestoken en wordt die genegeerd?

Kennelijk is de haven van Rotterdam nog niet zover als vele politici die inmiddels wel de conclusie getrokken hebben dat de ASV wel degelijk de gesprekspartner is als het over de particuliere binnenvaart gaat. Misschien dat het tijd wordt dat de Rotterdamse haven ook zover is? Dan praten we graag mee.

Overleg Havenbedrijf Rotterdam

slechte tot geen wachtplaatsen Dintelhaven, Beneluxhaven en Botlek

ASV was vertegenwoordigd door 2 personen. BLN was ook aanwezig met 2 personen. Er was een vertegenwoordiger van EBS. Verder waren er 4 mensen van het havenbedrijf Rotterdam.

Het gesprek begon zeer positief, omdat men de wachtsteigers in de Dintelhaven wil vernieuwen. Het eerste steiger gaat men dit jaar nog realiseren en komend WBR kan hier nog inspraak gedaan worden.

ASV heeft hierbij advies gegeven om de steigers zo te plaatsen dat met de meest voorkomende windrichting (westenwinden) het aanmeren goed te doen is. De palen zouden zo gemaakt moeten worden, dat deze gebruiksvriendelijk zijn met het getij. Voorheen was het namelijk een gesloten haven.

Ook voor de duwboten is een wachtplaats nodig, omdat deze nu bij de wachtende schepen aanleggen. Dat geeft soms komische taferelen. De boot wordt gewoon in de zij van het binnenvaartschip geplaatst om mensen van boord of aan boord te laten gaan.Ze gingen ook contact opnemen met ADM om over de laadsteigers te praten. Het zou beter schoongemaakt moeten worden en er mag geen vuil in het water komen.

De Beneluxhaven en Elbehaven werden afgedaan met de mededeling dat het van EBS en ADM is, dus het probleem moet men daar oplossen.

ASV heeft gevraagd hoe dat dan met het havengeld zit, maar daar wordt met geen woord over gesproken.
Er is wel een optie om de coastersteiger te mogen gebruiken. Daar gaat men over nadenken hoe deze gebruikt kan worden.

In de Botlek is het plan om de wachtsteigers bij de voormalige GEM (Chemieweg) te verbouwen tot een langskade.
Nu kwam er een mededeling van het havenbedrijf met een tekening. Op deze locatie is het de bedoeling dat hier geen drogebulkschepen mogen wachten. Dit worden wachtplaatsen voor tankers.
Een groot aantal openbare wachtplaatsen voor droge bulk gaan dus verdwijnen.

Op de kop/hoek JEWO Laurenshaven Centrale Geul wordt een steiger gerealiseerd voor grote schepen (110 tot 135 meter) waar een beperkt aantal kunnen liggen (3 stuks). Misschien worden er aan de binnenkant van de steigers een beperkt aantal ligplaatsen voor kortere schepen gerealiseerd. Dat kan men met de bouw pas zien. Hier mogen ook tankers liggen.

EBS krijgt de mededeling van het havenbedrijf, dat men de Risolcokade gaat gebruiken met ligplaatsborden voor 220 meter aan wachtplaatsen. Dat wordt bepaald door de HES. EBS huurt namelijk het terrein van Rotterdam havenbedrijf, dus deze mag beslissen over de kades.

Daar was de EBS vertegenwoordiger echt niet blij mee, want er kan dan geen overslag plaatsvinden. Het ziet er florerend uit bij EBS. In de toekomst zullen ze meer overslag gaan doen. Zij krijgen ook de opslag voor Agribulk erbij.
Begrijpelijk dat EBS de gehele kade wil benutten om zo veel mogelijk overslag te realiseren.

Ook de ASV is niet blij mee met de mededeling, want daar ligt men achter hekken en mag het terrein niet op en af. Het openbare leven van de binnenschipper wordt hier dus ingeleverd.
Men kan ook niet rusten (nachtrust). Als men de kade nodig heeft, kan het zo zijn dat je orders krijgt om te verplaatsen.
Al met al was dit niet leuk en het EBS kreeg te horen dat men de planning maar beter moet gaan doen, zodat de schepen in de Maashaven kunnen blijven liggen. Nu was de ASV daar niet echt op tegen, maar om in de nacht uit de Maashaven te moeten vertrekken is niet echt handig voor de vaartijden. De handhaving is vrij streng in Rotterdam.

De planning lijkt ook heel moeilijk te realiseren, omdat er vaak met zeeschepen wordt gewerkt en dat kan door de weersomstandigheden vaak stagneren. Ook de bevrachters werken niet echt mee door zo laat mogelijk de schepen in te zetten, zodat men vaak zonder schepen zit of in één keer met een groot aantal tegelijk aankomen. De bevrachter belonen als hij op tijd schepen levert, is misschien een oplossing.

Daarbij heeft de ASV de oplossing tot transparantie gebracht, zodat men efficiënter kan werken. Hierbij is het dan de bedoeling niet laad-/losgereed te melden, maar een tijdstip waar men dient te laden/lossen met daarbij een laad-/lostijd bepaald door de schipper zelf.

BLN antwoordde dat ze dit bij hun logistieke groep (bevrachters) gaan melden.

Al met al is het positief dat haven Rotterdam goed gaat, alleen de problemen rondom de wachtplaatsen worden weer bij de binnenschipper neergelegd. De onderste schakel van de logistieke keten.
Er komt nog een (vervolg)afspraak om over de Botlek te praten.

Overnachtingshaven in Haaften

De Gemeenteraad van de gemeente Neerijnen heeft op 21 december 2017 ingestemd met een bestemmingsplan, waarbij besloten is over de uitbreidingsplannen van Nedcargo/van Uden bij de overnachtingshaven in Haaften. Hierdoor krijgt van Uden/Nedcargo toestemming uit te breiden met een containeroverslagplaats. Deze overslaghaven mag 6 dagen per week 17 uur per dag (van 06:00 tot 23:00 uur) opereren.

Tijdens het werk zullen bij het handelen van de containers geluidspieken optreden van 126 Db, terwijl het loopwerk van de kraan als zodanig (continu geluid) op 112 Db wordt gezet. Naar eigen zeggen van het door Van Uden ingehuurde bureau is dat een “worst case” scenario, maar het adviesbureau dat deze berekeningen maakt, doet langdurig zaken met Van Uden (waren ook betrokken bij de overslag in Alphen waar burgers al 6 jaar klagen). Er bestaan serieuze twijfels over de correctheid van die berekeningen. Ook zal ongetwijfeld niet in het donker worden gewerkt, dus een flinke hoeveelheid licht is te verwachten.

Dit alles moet gaan plaatsvinden op grofweg 200 meter van de plaats waar thans schippers overnachten. Ook burgers in Haaften wonen in het getroffen gebied binnen een straal van 300-500 meter en verwachten niet alleen in woongenot maar ook hun slaap te worden gestoord.

Een aantal burgers beraadt zich nu op een gang naar de Raad van State, omdat zij van mening is dat er in de besluitvorming allerlei aanvechtbare fouten zijn gemaakt. Zo’n rechtsgang kost geld – naar schatting tussen de 10.000 en 20.000 euro. Net zo min als de schippers hebben burgers in Haaften zelfstandig dat soort bedragen over en proberen dus met elkaar het bedrag op tafel te krijgen. Hoewel ze inmiddels al een aantal toezeggingen hebben, is het nog niet zeker dat dat gaat lukken.

De tijd loopt, want het bestemmingsplan ligt inmiddels ter inzage.

Eén van de denktankleden van de ASV gaf hierop de volgende reactie:

“Ik vind deze Db’s nogal verontrustend hoog.

Wij mogen daar als schippers nog niet van dromen, maar het wordt wel over ons uitgestort.

Ik ben van mening dat het niet de bedoeling kan zijn om in een overnachtingshaven zoveel lawaai los te laten op rustende mensen.
Dat is ook in het verleden onze stellingname geweest. Als het eenmaal draait, ga je niks meer veranderen.

Maar goed, het spel is gespeeld.”

Plantool Terneuzen

Wat vindt de schipper van de werking van plantool Terneuzen?

Diverse berichten bereiken de ASV waaruit zou blijken dat niet alleen schippers ontevreden zijn, maar dat ook de sluiswachters van Terneuzen niet bepaald blij zouden zijn met het feit dat zij bestookt worden met boze teksten door schippers die vinden dat plantool Terneuzen niet of bijzonder slecht werkt.

Aan de andere kant zijn er weer schippers die wel goed kunnen werken met dit systeem.

Wij denken dat het belangrijk is te inventariseren hoe de schipper dit systeem ervaart.

Belt u 0800 8002 dan wordt u rechtstreeks doorverbonden met het hoofdkantoor in Utrecht waar men alle klachten bundelt.

De ASV zou het erg op prijs stellen als u uw ervaringen wilt delen op ASV facebook zodat we in gesprekken met het Ministerie en/of de politiek aansprekende voorbeelden hebben. Via het e-mailadres info@algemeeneschippersvereeniging.nl kan natuurlijk ook.

Brief gemeente Zwolle

mbt het verkrijgen van krachtstroom in de haven

Geachte lezer,

De gemeente Zwolle heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het opknappen van de aanmeerplaatsen voor de binnenvaart. Wij vinden dit een positieve ontwikkeling.

Vanuit onze leden ontstaat echter de vraag naar een betere stroomvoorziening. Het huidige systeem is verouderd.

Op dit moment zijn er alleen stroomkasten die 220 volt aanbieden en alleen stroom afgeven na inworp van muntgeld. Graag zouden wij zien dat de gemeente de stroomkasten vervangt waardoor aanbieding van zowel 220 volt als 380 volt aangeboden wordt en de voorziening geactiveerd wordt middels het zogenaamde “parkline” systeem. Zo kan het schip voor een langere periode van de stroomvoorziening gebruik maken zonder dat er constant muntgeld in de kast geworpen moet worden. Daarnaast heeft het als bijkomend voordeel dat de kasten ook niet meer geleegd hoeven te worden en het risico op diefstal naar nul gaat.

Veel gemeenten werken al met dit systeem. Ook is een extra stroomkast op het steiger in de Prinses Margriet haven zeer wenselijk, aangezien veel stroomaansluitingen op schepen zich op het achterschip bevinden en men met het voorschip naar de kade behoord aan te meren. Er zijn nog meerdere zaken misschien te bedenken die voordelen bieden, maar dat kan wellicht in een gesprek of telefonisch besproken worden.

Wij zien uw antwoord graag tegemoet.

Met vriendelijke groet

Gerberdien le Sage, Voorzitter Algemeene Schippers Vereenging (ASV)

Tel. 0031-610977114
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Antwoord van Zwolle op een brief van de ASV mbt verkrijging van krachtstroom:

“Ook wij hebben geconstateerd dat er meer behoefte is aan krachtstroom in de Margriethaven.

We zijn op meerdere plaatsen in de stad bezig met het verbeteren en waar nodig opwaarderen van onze stroomvoorzieningen. Hierbij nemen we ok de Margriethaven mee. Een concrete planning voor deze haven is er nog niet.

Op dit moment kan ik u nog niet zeggen wanneer we hier naar gaan kijken. Maar het heeft dus wel onze aandacht. Ook nemen we dan mee dat betalingen dan via het gemeentelijk betaalsysteem gaan worden gedaan (dus geen contacten meer).”

Havenbedrijf Twente

Aan het Havenbedrijf Twente,

Vorig jaar december heeft u de gebruikers van uw haven middels een brief op de hoogte gebracht van uw voornemen naar een nieuw systeem van inning over te stappen. U schrijft in deze brief dat de havens van Twente een samenwerking zijn aangegaan onder de naam Havenbedrijf Twente om gebruikers van Twente zo goed mogelijk van dienst te kunnen zijn.

Toch zijn vele schippers niet op de hoogte van dit nieuwe systeem en vinden wij als ASV het zeer spijtig, dat u dit niet beter gecommuniceerd heeft, zowel naar de schipper als naar de ASV. Hier waren vele manieren voor geweest in de huidige tijd. Tevens bevreemdt het ons, dat ook geen bord geplaatst is waar dit beschreven staat, bijvoorbeeld boven aan Eefde zijde Twente kanaal.

Wij lezen in deze brief, dat u samen met BLN Schuttevaer en het gemeentelijke belastingkantoor een module heeft ontwikkeld voor registratie en dat vervolgens de inning van havengelden geautomatiseerd kan plaatsvinden.

Wij als ASV vinden het jammer, dat u de ASV in deze niet heeft benaderd en ik zal dat toelichten. Het ASV-ledenbestand bestaat enkel uit onafhankelijke particuliere schippers en de ASV hecht hier ook grote waarde aan om een zuiver geluid van schippers te kunnen laten horen zonder andere belangen van derden hierin te mengen, die botsend kunnen zijn of tot andere inzichten, meningen en handelen leiden.

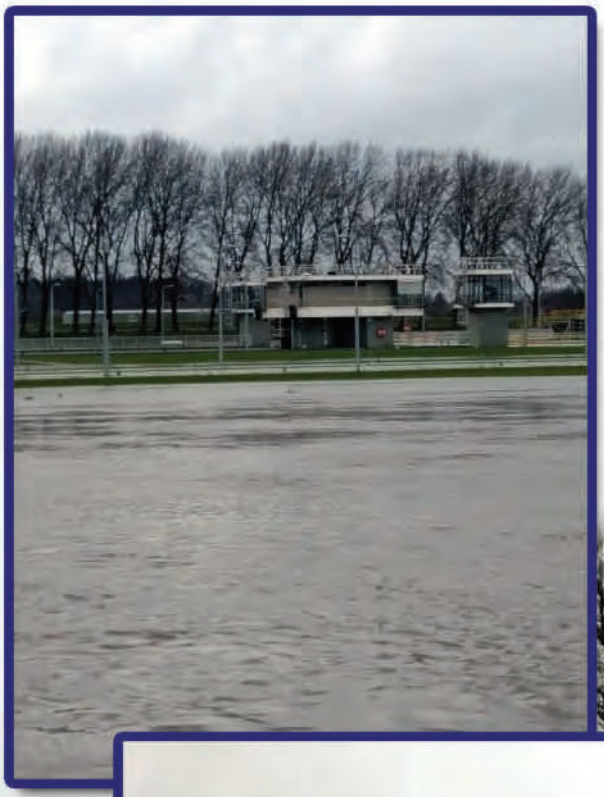
Mede hierom heeft de ASV al jaren geleden het mandaat ingetrokken aan BLN Schuttevaer, waarvan de schipper in haar gelederen een steeds kleiner wordende groep is en, in tegenstelling tot de ASV, de vertegenwoordigers
van de leden vaak bestaat uit kantoorpersoneel. De ASV bestaat louter uit onafhankelijke particuliere schippers, zo dus ook haar bestuur.

Van het feit dat de ASV haar mandaat heeft ingetrokken is BLN Schuttevaer op de hoogte, maar zij handelt hier niet naar en neemt nog steeds taken op zich zonder de ASV hierbij te betrekken.

Omdat de ASV een organisatie is die de belangen van de particuliere schippers in de binnenvaart behartigt, maar daarnaast ook van oudsher zich medeverantwoordelijk voelt voor de rol van de binnenvaart in de maatschappij, zijn wij ervan overtuigd dat “ons” geluid een rol zou moeten spelen in deze discussie.

Wij ontvangen nu dan ook klachten van leden en willen graag met u in gesprek over de veranderingen en wat u voor ogen heeft met deze maatregelen. Daarnaast willen wij graag in staat gesteld worden met u te delen wat wij (de particuliere binnenvaartschipper) zouden willen of wat onze visie is.

Graag verneem ik van u.
Met vriendelijke groet,
Esther Lubbers, MS Esther
Secretaris en bestuurslid ASV



Emissieloze schepen krijgen 20% korting

in Amsterdam en Zaanstad

Binnenvaartschepen die emissieloos varen krijgen in de Amsterdamse en Zaanse haven een korting van 20% op het binnenhavengeld. Deze korting krijgen binnenvaartschepen als zij het platina label van Green Award hebben. Daarmee zijn Amsterdam en Zaanstad de eerste havens van Nederland die dit nieuwe label van het Green Award programma inzetten. De regeling gaat per 1 januari 2018 in.

Green Award, het certificatieprogramma voor binnen- en zeevaartschepen heeft half december een platina label geïntroduceerd voor emissieloos varen. Het programma certificeert schepen die betere resultaten op het gebied van milieu laten zien dan wettelijk verplicht is.

De Amsterdamse haven neemt sinds 2015 deel aan het binnenvaartprogramma, dat verschillende niveaus kent; brons, zilver en goud. Ieder niveau kent zijn eigen korting, variërend van vijf procent voor brons tot vijftien procent voor goud label. Daar is nu door Green Award het platina niveau aan toegevoegd.

Marleen van de Kerkhof, havenmeester van Amsterdam is opgetogen over dit nieuwe label: ‘Op 1 november jongstleden hebben wij onze visie Schone Scheepvaart gelanceerd met als doelstelling de scheepvaart schoner te maken. Dit platina label sluit hier naadloos bij aan. Wij verwachten komend jaar de eerste binnenvaartschepen die emissieloos varen te ontvangen.’

Emissieloos varen draagt bij aan de verduurzaming van de scheepvaart. De uitstoot van CO2, SOx, NOx en PM wordt vermeden door het elektrisch varen op batterijen of brandstofcellen, bijvoorbeeld waterstof, en zorgt voor vermindering van luchtvervuiling.

Van de Kerkhof: ‘Ik hoop dat andere havens zich zo snel mogelijk zullen aansluiten om dit belangrijke initiatief te omarmen. We streven met z’n allen naar een schone én slimme scheepvaart. Smart Shipping valt hier ook onder. Zo realiseren we met elkaar een toekomstbestendige scheepvaart.’

GTL: een bijdrage van een van onze denktankleden

Gaandeweg een wat mij betreft zeer positieve indruk gekregen over het gebruik van GTL.
Ik heb gesproken met leveranciers en gebruikers en rapporten gelezen met bevindingen en meetresultaten.
Ik heb nog sterk het gevoel dat verder in de markt “onbekend maakt onbemind” geldt.

Voordelen gebruik GTL:

- direct toepasbaar en mengbaar met huidige scheepvaartgasolie
- bij 100% GTL prompt minder rok/roet uitstoot (diverse gebruikers geven aan dat omgeving achterschip veel minder vervuilt).
- Mogelijk aanwezig kloppend geluid wordt verminderd door het hogere cetaangetal (1-4 decibel wordt geclaimd).
- GTL heeft nauwelijks geur en zeker niet de typische gasoliestank.

Ontwikkeling:
Groeiend aantal leveranciers en ook producenten. Tot voor kort was het alleen als Shell product beschikbaar, echter ook andere maatschappijen bieden het nu aan.
Ook de prijs gaat meer en meer richting de scheepvaartgasolieprijs. Het wordt ook beursgenoteerd in Platt’s ww en Rotterdam.

De hoeveelheid geproduceerde GTL is inmiddels dusdanig dat er geen enkel probleem zou zijn indien alle binnenvaart en masse zou overschakelen op GTL.

In overige markten (industrie, transport en logistiek en bijv. ook bunkerstations bij jachthavens e.d.) wordt steeds meer GTL toegepast.

Ook op diverse forumsites wordt geëvalueerd m.b.t. gebruik van GTL.
Motorfabrikanten en ook verzekeringen zien op een enkele voorwaarde na geen enkel bezwaar GTL toe te passen.
Het aantal binnenvaartgebruikers zou nu op ca 200 zitten.

Bezwaren:
Bij gebruik van blanke GTL zijn lekkages lastiger vast te stellen.

Door de lagere viscositeit kan GTL gemakkelijker bij b.v. pakkingen en afdichtingsrubbers naar buiten dringen.

Bij sommige motoren is het nog noodzakelijk de timing wat aan te passen. Of misschien niet noodzakelijk, maar wel aan te raden om een nog beter resultaat te krijgen.

Een cv-ketel met brander met elektronisch oog heeft in sommige gevallen moeite de vlam te herkennen en kan dan spontaan in standby ofwel uitstand gaan.
Inmiddels lijkt daar een oplossing voor te zijn.

Conclusie en aandachtspunten:
Eigenlijk kun je je alleen maar afvragen; waarom nog wachten met overschakelen op GTL?

Het zou echter wel mooi zijn als we “onze overheid” dit dan duidelijk maken en er wellicht een stimuleringsregeling zou komen en het o.a. qua prijs ook geen bezwaar meer zou zijn.

Wellicht in ieder geval de SAB-afdracht verlagen of op 0 zetten.

Hoe maken we duidelijk dat we inderdaad een positieve bijdrage leveren, zonder al te idiote investeringen die zich beter voordoen dan ze zijn, indien je het hele voor- en na traject meeneemt.

Ook voor onszelf zou het zinvol zijn om vergelijkende voor en na metingen uit te voeren. Hierbij is dan wel weer uniforme meetapparatuur een puntje.

Afsluitend:
Halverwege de inventarisatie is inmiddels de Spica ook overgeschakeld op GTL. Ik kan in ieder geval zeggen, dat ons ouderwetse ketelbinkie met somy regulateur inderdaad een nauwelijks zichtbare vlam heeft en bij de kachelpijp zie ik alleen maar een heldere gloed.
Voorts zie ik dit bericht als een discussiestuk, dus ik zou zeggen: schieten maar.
Groet, Harry, op naar een “schoon 2018”!!!

Ketelbinkie

Als geboren Rotterdamse heb ik heel wat leuke herinneringen aan de havenstad Rotterdam in mijn leven.

Rotterdam, een mooie havenstad die aan zee ligt en waar veel grote zeeschepen uit de gehele wereld komen en gaan. Nu is de binnenvaart een heel belangrijk onderdeel van deze haven. Alleen denkt de Gemeente Rotterdam, dat in de binnenvaart geen mensen meer aan boord leven. Maar dat is natuurlijk wel het geval.

Deze mensen moeten slapen, boodschappen doen, keuringen voor zichzelf en het schip naleven. Daar zijn ligplaatsen voor nodig. Maar de Gemeente Rotterdam denkt daar anders over.

Alle ligplaatsen, die eventjes niet gebruikt worden, eist ze zonder overleg met de actieve binnenschippers op. De dataverzamelaars zijn alleen cijfertjes aan het verzamelen hoe vaak en hoe lang een wachtplaats wordt gebruikt. En aan de hand van deze cijfers wordt besloten de wachtplaatsen te gebruiken voor andere doeleinden.

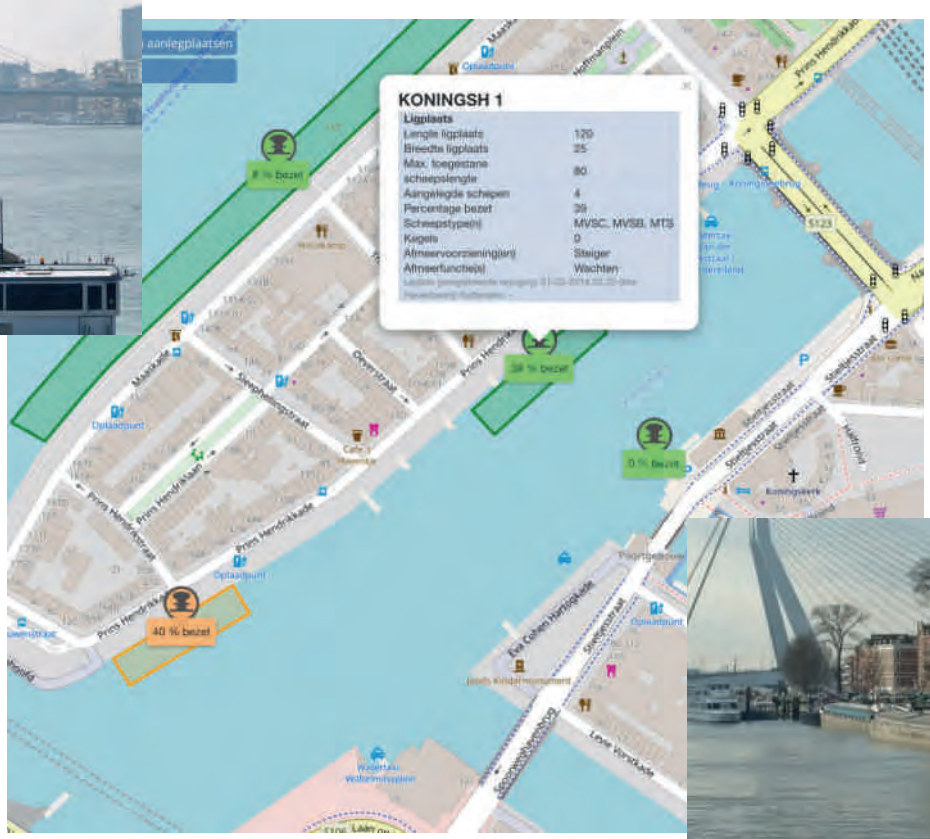
Zo zijn de Leuvehaven, de Rijnhaven en andere havens ook al door de Gemeente Rotterdam gekocht van het Havenbedrijf Rotterdam. Een aantal van deze havens en kades hebben momenteel geen functie.

Noordereiland is nu aan de beurt door de cijfertjes die verzameld zijn, nl. 2 ligplaatsen die Koningshaven 1 en 2 worden genoemd. Waarom de actieve binnenvaart deze wachtplaatsen moet opgeven, is een raadsel. De Spoor- en Binnenhaven zijn een alternatief in de buurt, omdat deze al in handen zijn van de Gemeente Rotterdam.

Het zou ook aardig zijn, wanneer de binnenvaartorganisaties ook op de hoogte gebracht worden als men de wachtplaatsen wil opgeven. Immers, daar is een overleg als WBR/HBR voor bedoeld.

De ASV is tot de constatering gekomen, dat er eigenlijk alleen feiten worden medegedeeld tijdens een WBR/HBR overleg zonder een onderbouwd argument. Cijfertjes kunnen wij ook geven, maar een wachtplaats is nu eenmaal nodig voor een binnenvaartschip. Net zoals je een parkeerplaats nodig hebt voor een auto.

Doortje.



Televisie aandacht voor de noden van de binnenvaart
in Nogent sur Seine

Zondag 4 februari was het druk in de roef van de spits FRANTO. Een televisieploeg van de regio Champagne Ardenne (FR3) was afgereisd naar Nogent sur Seine omdat verontruste schippersgeluiden hen bereikt hadden. Naast de filmploeg en de bemanning van de Franto waren de schippers van de Daevanos, de vertegenwoordiger van de schippersbond “la Glissoir”, de heer Daniel Claeys, de schipper van de tanker van Schmutz (1600 ton) en de ex-schippers Sjef en Beatrice Egberts (voormalig schippers op de Beatrice, nu wonend in het sluishuis van la Bernières) aanwezig om aan de Franse televisie hun grieven en problemen duidelijk te maken.

Een deel van de grieven betreft het feit dat de schepen op het moment van tv opname al 2 weken gestremd liggen vanwege het hoge water terwijl dat helemaal niet nodig is. Het meer dat bedoeld is voor opvang van het water blijft namelijk tegenwoordig vol staan omdat men het wil blijven gebruiken voor de watersport (jetski vooral). Als er, zoals nu, veel water valt kan het dus niet of nauwelijks opgevangen worden in het meer dat daar wel voor bedoeld was. Kortom, er is veel sneller sprake van wateroverlast, veroorzaakt door veranderend beleid met grote gevolgen.

De stuwen op de Seine zijn de afgelopen jaren bovendien vernieuwd en dat betekent helaas dat de zaak verslechterd is. Nog nooit is het voorgekomen dat de Petit-Seine, zoals het hier heet, langer dan één dag gestremd is, en nu, door die nieuwe stuwen, liggen de schepen hier al twee weken, maar het eind is nog niet in zicht.

Op televisie zagen we filmpjes van die arme boeren wiens oogst dreigt te mislukken, de bewoners wiens huizen bedreigd worden door het water, de rondvaartboten die in Parijs niet meer kunnen varen, maar de binnenvaart…. die werd nergens genoemd. Ex-schippers Sjef en Beatrice, die zo nog hun bekenden hebben onder de schippers, pikten dat niet en benaderden de Franse televisie. Toen die ook nog hoorden dat de schippers hier (ongeacht de grootte van het schip) 25,- per dag moeten betalen (exclusief stroom of water dat kost minimaal 50,-), een bedrag dat bovendien nergens aangekondigd is, was dit een onderwerp waar men graag aandacht aan wilde besteden.

Besproken werd dat dit als onredelijk ervaren werd vanwege het feit dat er nergens in Frankrijk betaald wordt voor het gebruik van de kades door schippers, dat diezelfde schippers wel gewend zijn te betalen voor het gebruik van de vaarweg. Uitgelegd werd hoe het in andere landen zit maar dat dit soort bedragen (voor een spits) nergens voorkomen, en dus als bijzonder onredelijk ervaren worden. Zeker, omdat schippers geen kant op kunnen. De overheid heeft tenslotte het besluit genomen dat alles gestremd is, ook daar waar de schepen enkele jaren geleden nog gewoon over de stuw mochten varen.

De ASV heeft naar aanleiding van de brief van een van haar leden een ondersteunende brief gestuurd aan de Port de l’Aube in Nogent sur Seine waarin wij verzoeken de rekening met de bevrachter te regelen.

Het is fijn dat de Franse pers er aandacht aan wil besteden, het is ook prachtig dat een bestuurslid van la Glissoire hiervoor de schippers wilde ondersteunen, en het is goed dat we de kans krijgen te laten zien dat de binnenvaart bestaat en waar we tegenop lopen. Nu maar hopen dat men wil luisteren en het beleid op verschillende fronten wil aanpassen, zodat de binnenvaart ook in Frankrijk haar rol kan blijven vervullen.

Hof van Twente - Webportaal

Een van onze denktankleden heeft informatie ingewonnen over de gang van zaken betreffende haven-, kade en opslaggelden.

Uit de begroting van 2017 van de Gemeente Hof van Twente:

Haven-, kade- en opslaggelden kunnen worden geheven voor het gebruik van water, havens, kaden, sluizen, bruggen, kranen, dokken, enz. die in beheer of in onderhoud zijn van de gemeente of voor het genot van door de gemeente verleende havendiensten.
Wettelijk is geregeld dat het kostendekkingspercentage maximaal 100% mag zijn.
In het Bestuurlijk Havenoverleg is voor 2017 afgesproken om duurzame scheepvaart te stimuleren.

Dit kan gerealiseerd worden door de tarieven te differentiëren op basis van het Green Award certificaat.

Het basistarief havengeld wordt verhoogd van € 0,12 naar € 0,135 per m3 waterverplaatsing.

Voor schepen met een bronzen, zilveren of gouden Green Award certificaat gelden kortingspercentages van respectievelijk 5%, 7,5% en 10% op het basistarief.

De kade- en opslaggelden worden rond de 2% verhoogd.

Omdat de vijf samenwerkende (haven) gemeenten één uniforme verordening havengelden hebben, wordt afgeweken van de geldende inflatiecorrecties in die gemeenten.

Handleiding gebruik webportaal - havenbedrijftwente.nl

www.havenbedrijftwente.nl

https://www.havenbedrijftwente.nl/media/bestanden/HT17003-01%20Handleiding%20gebruik%20webportaal%20voor%20schippers_DEF.pdf

Engelstalig
https://www.havenbedrijftwente.nl/media/bestanden/HT17003-02%20Handleiding%20gebruik%20webportaal%20voor%20schippers_EN.pdf

Duitstalig
https://www.havenbedrijftwente.nl/media/bestanden/HT17003-02%20Handleiding%20gebruik%20webportaal%20voor%20schippers_DE.pdf

Franstalig
https://www.havenbedrijftwente.nl/media/bestanden/HT17003-02%20Handleiding%20gebruik%20webportaal%20voor%20schippers_FR.pdf

Afvalparken Vlaanderen

Nederland kan nog wat leren van onze Vlaamse buren.

Wij ontvingen onderstaand bericht:

MILIEUSTRAATJES

De Vlaamse Waterweg wenst de inzameling van scheepsafval op een gestructureerde en selectieve manier te laten verlopen.

Vanaf heden kan de binnenvaart, voor de afgifte van restafval, papier en karton, PMD en glas in de milieustraatjes op volgende locaties terecht:

Sluis Asper
Sluis Dendermonde
Sluis Lembeek
Sluis Menen
Sluis Merelbeke
Sluis Kerkhove
Sluis St.-Baafs-Vijve
Sluis Viersel
Zeesluis Wintam
Sluis Wijnegem
Sluis Olen
Sluis Ham
Sluis Hasselt
Sluis Herentals

De Vlaamse Waterweg zal op korte termijn ten behoeve van de binnenvaart een sorteerwijzer voor deze afvalstromen verspreiden.

Op de andere sluizen wordt de afvalafgifte voor de binnenvaart afgebouwd.

Bovenstaande afvalstromen kunnen ook op het afvalpark t.h.v. Sluis Evergem en vanaf begin februari 2018 op het nieuwe afvalpark t.h.v. Sluis Ham worden afgegeven.

Daarnaast kan op deze afvalparken ook grofvuil, metaal, hout, vet- en oliehoudend scheepsbedrijfsafval (excl. bilgewater), batterijen, wit- en bruingoed, vlak glas, lampen en solventen afgegeven worden.

Ook hiervoor zal De Vlaamse Waterweg nog een infobrochure met sorteerwijzer verspreiden.

Voor meer informatie:
https://www.visuris.be/binnenvaartservices

Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)

Ynke Ooijkaas van van Dijk advocaten heeft het onderstaande aan de ASV gestuurd

Een stukje over de Algemene Verordening Gegevensbescherming die per 25 mei a.s. toegepast wordt.

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) is in mei 2016 in werking getreden. Deze verordening ziet onder andere op bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens. Per 25 mei 2018 is de AVG van toepassing en kunnen organisaties aangesproken worden op niet-naleving van de AVG. Dat betekent dat er vanaf die datum dezelfde privacywetgeving geldt in de hele Europese Unie. De Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) geldt vanaf dan niet meer.

De reden voor de herziening van de privacywetgeving is onder andere de drastische verandering omtrent het internetgebruik van de afgelopen jaren. De AVG is dus meer toegespitst op de gedigitaliseerde samenleving.

De AVG zal onder andere zorgen voor versterking en uitbreiding van privacyrechten, meer verantwoordelijkheden voor organisaties en voor dezelfde bevoegdheden voor alle Europese privacytoezichthouders.

AVG voor natuurlijk personen
Versterking en uitbreiding van privacyrechten zal onder andere terug te zien zijn in het feit dat er (nieuwe) voorwaarden komen voor organisaties om geldige toestemming te krijgen van mensen om hun persoonsgegevens te verwerken. Zo moeten organisaties kunnen bewijzen dat zij geldige toestemming hebben gekregen. En moet het voor mensen net zo makkelijk zijn om hun toestemming in te trekken als om die te geven.

Naast versterking van de bestaande rechten krijgen mensen door de AVG een aantal aanvullende rechten. Zo hebben personen straks niet alleen het recht om een organisatie te vragen hun persoonsgegevens te verwijderen, maar kunnen zij ook eisen dat de organisatie de verwijdering doorgeeft aan alle andere organisaties die deze gegevens van de betreffende organisatie hebben gekregen.

AVG voor organisaties
Voor (alle) organisaties komen er meer verantwoordelijkheden in die zin dat de organisaties moeten kunnen aantonen dat zij zich houden aan de wet. Dit wordt de verantwoordingsplicht genoemd. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat de organisatie met documenten moet kunnen aantonen dat zij de juiste organisatorische en technische maatregelen heeft genomen om aan de AVG te voldoen.

Tegelijkertijd biedt de AVG organisaties meer instrumenten die helpen bij het naleven van de wet. Een voorbeeld van zulke instrumenten zijn modelbepalingen voor doorgifte van persoonsgegevens. Verder hoeven organisaties het verwerken van persoonsgegevens niet meer te melden bij de Autoriteit Persoonsgegevens, kunnen organisaties verplicht zijn een Data protection impact assessment (DPIA) (https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/nl/onderwerpen/avg-nieuwe-europese-privacywetgeving/data-protection-impact-assessment-dpia) uit te voeren en kunnen organisaties verplicht worden een functionaris voor de gegevensbescherming (FG) (https://autoriteitpersoonsgegevens.nl/nl/onderwerpen/avg-nieuwe-europese-privacywetgeving/functionaris-voor-de-gegevensbescherming-fg) aan te stellen.

Havengeld Nogent sur Seine

Onderstaande brief over het in rekening brengen van havengeld en kosten door de Port de l'Aube in Nogent sur Seine werd door de ASV ondersteund:

Goede dag,

n.a.v. de veelvuldige contacten over het in rekening brengen van havengeld en kosten voor drinkwater en elektriciteit (indien van toepassing) aan spitsen, komend uit Nederland en België is onze opstelling als volgt:

Onze transporten stimuleren de positie van de Port de l'Aube op het vlak van rentabiliteit, brengen vervoer over water positief in beeld en verbeteren het milieu ter plaatse en in de regio.

Wij vervoeren de ladingen tegen een heel bescheiden tarief in vergelijking tot bestemmingen in de regio's
Champagne-Ardennes, Aisne en Oise,

In Frankrijk is het voor de schippers een hoge uitzondering, havengeld of kosten voor drinkwater in rekening gebracht te krijgen, terwijl er bovendien in het pand van Nogent geen bruikbare openbare ligplaatsen beschikbaar zijn voor het grote aantal schepen, wat hier laadt of lost of daarop ligt te wachten.

De tarieven, die door havenbedrijf UNM worden opgelegd, houden geen rekening met de afmetingen van schepen, de hoeveelheid ingenomen drinkwater of gebruikte elektriciteit en zijn erg overdreven. Wat betreft de elektriciteit hebben ze tot gevolg, dat schippers hun generatorsets laten draaien, wat onnodige CO2-uitstoot tot gevolg heeft. Bovendien betalen we in Frankrijk al vaartrechten voor de vaarwegen, waar deze in België verwaarloosbaar zijn en in Nederland niet bestaan. In België betalen we enkel havengeld in de zeehavens ad. +/- €30,-- voor 2 of zelfs 3 weken, vergelijkbaar met Nederland, waarin gratis drinkwater en voor elektriciteit geen kosten of een bedrag per kW/u., vergelijkbaar met de kosten voor een walbewoner.

Dit overziend vinden we het in rekening brengen van havengeld onaanvaardbaar en, voor wat betreft het gebruik van drinkwater en elektriciteit elke rekening onaanvaardbaar, die geen rekening houdt met de verbruikte hoeveelheden aan een normaal tarief.
We zijn nooit in kennis gesteld van het toepassen van deze tarieven, ze zijn nergens gepubliceerd en hebben ook nooit bestaan tot ca. 2017.

Het is spreekt van zelf dat, als een schip na leegkomst aan de kade blijft liggen, het de havenactiviteiten niet mag belemmeren, maar wij verzoeken u elke rekening, anders dan voorgesteld in deze mail, met Giocanti te regelen.

Hoogachtend,

Het bestuur van de ASV,

Voor deze, S. Fluitsma, woordvoerster.

- Ter informatie; aan alle schepen ongeacht de afmetingen wordt 25,- per dag in rekening gebracht. Schepen die slechts een dag stroom hebben gebruikt hebben daarover een rekening ontvangen van 50,- .

Flitslampjes

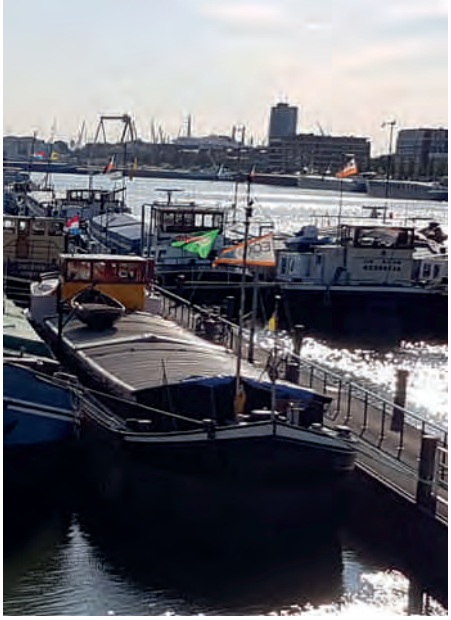
Op de radio: Hoog water

Het hoge water is een item in de Nederlandse pers, die daarbij de ASV ook wist te vinden. Na een uitleg over het hoge water door ons bestuurslid Esther Lubbers bij het radioprogramma “langs de lijn en omstreken” op NPO1 op 4 januari jl. is gisteren (8 januari) door BNR radio met de familie Boere een interview gehouden. Voor de geïnteresseerden hier de link.

https://www.bnr.nl/player/achief/20180108073255300

Indexering Belgische liggelden

http://itb.problog.be/2018/01/05/indexering-liggelden-2018-erratum-indexation-surestaries-2018/



Ponton Maashaven verdwijnt voor (minimaal) een jaar

Vanaf 20 januari 2018 is het de bedoeling om het ponton aan de Maashaven oostzijde klaar te maken voor transport naar de werf voor onderhoud en een nieuwe indeling te gebruiken.

Deze ligplaatsen verdwijnen voor ca. 1 jaar.

Zie link https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/actuele-informatie/berichten-aan-de-scheepvaart/rottedam-maashaven-1

Spoorbrug Zutphen gestremd, Binnenvaart vergeten

De Algemeene Schippers Vereeniging is door verontruste schippers op de hoogte gesteld, dat de spoorbrug bij Zutphen over de IJssel 16 januari (alweer) defect was. Omroep Gelderland maakt er melding van op haar site gericht op de reizigers (per spoor)

https://www.omroepgelderland.nl/nieuws/2302714/Treinverkeer-hervat-na-defect-aan-spoorbrug

Echter, gezien de lage doorvaarthoogte van de gesloten spoorbrug (op dat moment 4,23 meter) levert dit een gevaarlijke situatie op voor de scheepvaart. Schepen kunnen dus niet door de brug, terwijl er nauwelijks aanmeermogelijkheden zijn (alle plekken die er waren zijn onbeschikbaar gemaakt wegens werkzaamheden). Gezien het hoge water is er bovendien sprake van veel stroming wat tot extra gevaarlijke situaties kan leiden.

Wat extra schrijnend is in het vergeten van deze belangrijke economische vervoerdersgroep, is dat schippers geen enkele informatie hebben verkregen over deze situatie.

Donderdag de 18e was er weer een storing. In verband met de wind ging de brug na 10.10 uur niet meer open. Wij lagen er vanaf 10.40 uur afvarend voor. Nadat het rustiger werd, heeft het nog tot 18.40 uur geduurd voordat we er door konden!

Loopbruggen in Rijn bij Lobith blijken bij hoogwater te kort
omroep Gelderland:

Vijf nieuwe loopbruggen voor de scheepvaart in de vluchthaven bij Tolkamer - in de buurt van Lobith - blijken te kort. Door de hoge waterstand in de Rijn verdwijnt een deel van de loopbruggen onder water. Daardoor kunnen mensen te voet niet aan en van boord.

De vluchthaven met de nieuwe steigers is onlangs opgeknapt voor ongeveer 18 miljoen euro. De autoafzetsteiger die in december werd geplaatst, is wel lang genoeg.

Een schippersechtpaar uit Tolkamer zag al bij de oplevering dat hoogwater

problemen zou geven. “Dat het meteen in het eerste jaar na de opknapbeurt al

misgaat, is wel sneu”, zeggen ze tegen Omroep Gelderland.

Hun schip Lidwina ligt in de vluchthaven en is nu alleen met een bootje bereikbaar. Rijkswaterstaat spreekt tegen dat er een rekenfout is gemaakt. “Bij de berekeningen hielden we er rekening mee dat de loopbruggen zes dagen per jaar door de hoge waterstand niet lang genoeg zijn”, zegt woordvoerder Thijs Scheres.

Helling
“We hadden de steigers langer kunnen maken, maar dan hadden ze door de hellinggraad ook hoger moeten worden. Dat zou betekenen dat er minder aanlegruimte voor de schepen was.”

Om aan de vaar- en rusttijden te voldoen, moeten schippers om de 30 kilometer in een overnachtingshaven terecht kunnen. De vluchthaven biedt plaats aan 18 schepen tot een maximale lengte van 110 meter.

Het waterpeil bij Lobith zakt sinds het middaguur. De Rijn staat nu op 14,61 meter boven NAP. Het hoogste peil werd vanmorgen bereikt om 3.40 uur: 14,64 meter.

De Wasserschutzpolizei gebruikt AIS om schepen op te sporen voor controles.

Een van onze leden was in de afvaart bij Aschaffenburg, toen plotseling een WSP-boot zonder AIS-signaal van achter het eiland kwam varen. Zij kwamen een controle doen, omdat dit schip, volgens hun gegevens, de afgelopen 6 maanden geen controle had gehad.

De desbetreffende schipper vroeg hoe dat mogelijk is, want hij is pas 3 maanden eigenaar.
Het antwoord was, dat men via de MMSI (AIS-nummer) kon zien wanneer er controle is geweest en wat de positie is van het desbetreffende schip.

Wat hier opvalt, is dat hier niet op Europanummer wordt gecontroleerd. Afspraak is dat de AIS als hulpmiddel voor onderling nautisch scheepsbewegingen te gebruiken is en niet voor handhavingscontrole.

Helaas heeft die WSP-boot ook niet erg aan de veiligheid gedacht door zijn AIS uit te zetten.
De desbetreffende schipper heeft inmiddels al een aantal controles gehad, omdat het schip van eigenaar is veranderd, maar deze wijziging was niet in de algemeen systeem in Duitsland ingevoerd.

De ASV wil hierbij advies geven om een bewijs te vragen als de controle heeft plaatsgevonden en dit middels een aantekening in het vaartijdenboek door de handhaver te laten aftekenen of een officieel controlebericht te vragen.
Zo heeft u een bewijs van de laatste controle.

Schippers opgejaagd wild met verstrekkende consequenties:

Gevolgen boetebeleid binnenvaart zichtbaar gemaakt door omroep MAX.

Bij “Hallo Nederland” een “hele duidelijke en mooie reportage” volgens een reactie naar de ASV toe. Oordeel zelf.

https://www.maxvandaag.nl/programmas/tv/hallo-nederland/hallo-nederland/POW_03564016/

Vanaf 8:36 minuten

Inkomstenderving door oponthoud calculeren

Het is bekend, dat sluis Dorsten voor oponthoud zorgt, omdat deze geen kleine sluis in gebruik heeft en in de grote kolk slechts één schip geschut kan worden vanwege instabiele bolders.

Eén van onze leden heeft zo al 9 uur vertraging gehad. Nu was er weer een rare situatie bijgekomen op het Wesel Datteln Kanaal. Er was weer te weinig water tussen sluis Datteln en sluis Ahsen. Toen heeft men een totale sperring ingevoerd.
Dat is natuurlijk onvoorstelbaar in deze tijd van zware regenval. Wat is er aan de hand?

Is men nu werkelijk bezig de schepen moedwillig te vertragen?

Het is wel zo dat dure “maut” betaald wordt aan de Duitse overheid over de geladen tonnen; de binnenvaart mag hier dan toch wel enige service voor terug verwachten.
In ieder geval willen wij hierbij u adviseren de inkomstenderving door het oponthoud in te calculeren.

RUE BARRÉE

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: …….. Datum: ……..

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

Penningmeester
Doortje Grooten
bolero@shipmail.nl
Tel: +31652886388

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
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.