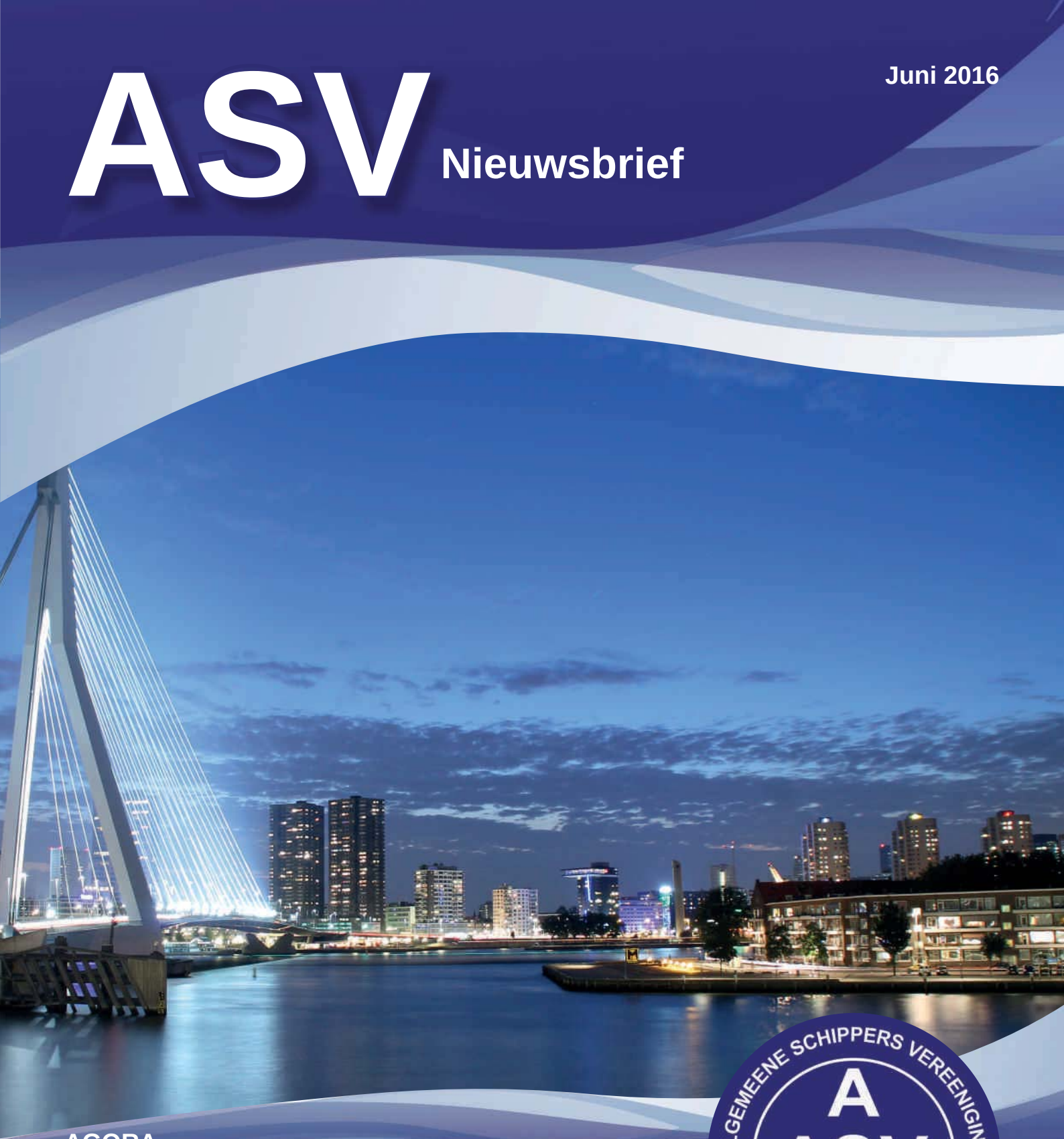
ASV Nieuwsbrief

Juni 2016



AGORA
Terneuzen
Politiek
Watertruck

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina: Corrie Last

INHOUD

4 **Voorwoord**

AGORA
5 Het verhaal van het markttransparantieplatform AGORA
8 Flyer markttransparantiesysteem
10 Invulformulier Markttransparantiesysteem

De lezer aan het woord
11 CO2 uitstoot van de binnenvaart

Terneuzen
11 Beroep Terneuzen Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
12 Reactie Gedeputeerde Staten
13 Persbericht planningstool sluizen Terneuzen
13 Vergadering stremming sluizen Terneuzen

Flitslampjes
14 Ledverlichting
14 Ligplaatsen nu ook al een probleem in Friesland
15 CDNI akkoord blijft een wassen neus

Handhaving en Toezicht
16 Verslag overleg ILT 06-04-2016
17 IL en T sluit handhavingsconvenanten af
18 Verslag klantenraad binnenvaart - politie

Rotterdam
21 Geloei in Rotjeknor
21 Verslag Maashaven

Politiek
23 Overleg met PVDA en SP
23 Politiek
24 Vragen AO 1

Klein schip / Watertruck
26 Oneerlijke concurrentie met behulp van de Vlaamse overheid
26 Antwoord van Minister Weyts
27 Reactie op een artikel in de Schuttevaer 1
29 Polls over Watertruck

Overige
30 Persbericht Kapseizen beunschepen
30 Persbericht Rijkswaterstaat
31 Brief Neckarperikelen_nieuwsbrief
31 Presentatie Centraal Boeking Platform
32 Subsidieregeling Frankrijk
33 Zienswijze ASV aangaande containeroverslag vluchthaven Haaften
34 Reactie ASV op het rapport van Panteia
35 Evaluatie van de vaste bedieningstijden van de Beekse brug

36 70 Jaar ASV

Voorwoord

Niemand belooft dat het vanzelf gaat.

Ook dit jaar (voor de 4e keer op rij) stond de ASV op de beurs in Gorinchem. Het had dit jaar wel wat voeten in de aarde. We hadden, zodra de mogelijkheid er was, dezelfde stand geboekt als vorig jaar, maar vanwege een andere indeling van de beursvloer was die stand om veiligheidsredenen komen te vervallen. De organisatie bood ons een aantal alternatieven aan die geen van allen ideaal waren. Er was gekozen om het dit jaar dan maar met een kleinere stand te doen.

Het bleek echter wel een heel klein standje te zijn (er zijn mensen die hun nachtrust hebben in een dergelijk formaat) en de ASV had plannen om het initiatief voor een markttransparantiesysteem ‘aan de man te brengen’ tijdens de beursdagen. Dat werd natuurlijk niks in een veredelde

telefooncel. Gelukkig hebben wij Esther en Doortje die het voor elkaar kregen dat we een veel ruimere stand kregen op een betere locatie.

In die ruimere stand kwam echter de speciaal gemaakte poster van ‘AGORA’ niet goed uit de verf, Ook te klein. Dus last-minute is er nog een grotere poster besteld.

En dan hadden we de bijbehorende flyers nog. Die zouden de dag voor de eerste beursdag bezorgd worden en dat gaat altijd goed bij onze drukker. Behalve deze keer. Na heel wat telefoontjes met de drukker, de bezorgdienst en de ontvanger is het toch goed gekomen en waren er vanaf 6 uur de eerste beursdag flyers aanwezig, met dank aan de medewerker van de bezorgdienst die ze in eigen tijd in Gorinchem is komen brengen.

Het mag duidelijk zijn dat de beursgang niet vanzelf is gegaan, maar het was wel succesvol. De stand zag er fantastisch uit, was goed bemand en naast de vele gesprekken die gevoerd zijn mochten we ook dit jaar weer nieuwe leden verwelkomen tijdens de drie dagen in Gorinchem. Het dozijn ASV-ers die zich ingezet hebben om het allemaal mogelijk te maken verdienen wat mij een groot een COMPLIMENT en een nog groter BEDANKT.

Uiteraard is de beurs niet het enige waar de ASV mee bezig is geweest de afgelopen maanden. We hadden nu zoveel stukken voor de nieuwsbrief dat mij vriendelijk verzocht is het voorwoord niet te lang te maken. Waar ik nog wel wat over wil schrijven is.. (helaas, quotum bereikt)

Ron Breedveld

Het verhaal van het markttransparantieplatform AGORA

19 mei heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de aanjagers van het idee om een AGORA in te voeren in de binnenvaart (de ASV) en vertegenwoordigers van SP en PvdA in de Tweede Kamer.

Nadat Europa bij monde van de heer Theologitis van DG MOVE (Europese Commissie) al eerder goedkeuring had gegeven aan dit voorstel, willen deze volksvertegenwoordigers nog een stapje verder gaan: men wil zelf een initiatiefnota maken waarin men in de Kamer dit voorstel wil voorleggen. In dat geval zal niet de Minister, maar de Kamermeerderheid bepalen of de Kamer dit veilingsysteem zal ondersteunen. Er wordt gedacht aan een proef van 3 jaar waarna er gekeken wordt wat de resultaten zijn. Tijdens het gesprek heeft de ASV een mogelijke uitwerking van het voorstel besproken: hoe zou een dergelijk veilingsysteem eruit kunnen zien? Het was een bijzonder constructief en hoopvol gesprek waarbij achtergronden, oorzaak en aanleiding voor dit voorstel evenals de uitwerking van de ideeën aan de orde kwamen. Maar is er draagvlak voor dit idee? Dat is nu de belangrijkste vraag.

Waarom een AGORA?
Sinds het afschaffen van de evenredige vrachtverdeling is de particuliere schipper/ ondernemer op grote (kennis)achterstand gezet. Juist doordat alle kennis van zowel vraag als aanbod van lading cq vervoerders niet bij hen maar wel bij de bevrachters aanwezig was. De beloofde markttransparantie die deze groep beloofd is met als doel de (marktmachts)posities in ieder geval meer in evenwicht te brengen is er nooit gekomen.

Met het verplicht stellen van de AIS systeem is echter de marktmachtspositie van de particuliere schipper (ondernemer) nog verder verslechterd. Immers, iedereen weet waar welk schip zich bevindt, zelfs waar men naar op weg is, maar de schipper weet niets van de markt waar de te transporterende goederen zich bevinden. Hierdoor wordt de “vrije markt” ernstig scheef getrokken.

Afgelopen jaar is er even laag water geweest en daar vlogen de vrachtprijzen omhoog. Mooi voor de particuliere schipper, maar helemaal niet mooi voor de verlader (en bevrachter?), ook niet mooi voor de stabiliteit in de markt. Enkele maanden later zakken de prijzen voor het vervoer over water weer als een baksteen gedurende lange tijd. Mooi voor de verlader (en bevrachter?) helemaal niet mooi voor de schipper of voor de stabiliteit in de markt. Ook niet mooi voor het milieu waarin geinvesteerd zou moeten worden, of voor aankomende schippers die geen lening meer krijgen.

Het is nu al vele jaren een markt met enorme pieken en dalen, waar geen langetermijnplanning gemaakt kan worden. Niet door verladers en bevrachters en al zeker niet door schippers, die wel lange termijn investeringen moeten doen.

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

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

2011 Witboek Transport: “een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU”
De Commissie stelt in het Witboek Transport dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken:
- De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet,
- Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën,
- Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en
- Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd.

Daaruit trok de Europese Commissie toen al de volgende conclusie: “Dit maakt volgens de Commissie een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU.”

Dat was 5 jaar geleden. Die “grondige hervorming” is nooit gekomen.

2012: “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart”: “Het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt”

In 2012 schreef: “The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” in opdracht van het Transitiecomité Binnenvaart met financiële ondersteuning van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het rapport “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart”
Het rapport stelde vast dat de markt extreem reageert:
- Reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.
- De markt is moeilijk te corrigeren,
  - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
  - de lange levensduur van schepen.

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

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

Verhoudingen tussen bevrachters en schippers
Volgens “The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” zijn bevrachters, grote spelers die geen binnenvaartondernemingen zijn, maar transportondernemingen die vervoer over de weg combineren met vervoer over spoor en water. En hoewel het lijkt dat er een groot aantal bevrachters actief in de markt is gaat het in de praktijk om een veel kleiner aantal, kijkend naar eigendom.
Tegenstrijdig aan de situatie van de bevrachters is volgens het rapport “Markt-

werking en Samenwerking in de Binnenvaart" op het niveau van de schippers de sector zeer gefragmenteerd, doordat gezinsarbeid goedkoop is:98% van de schippers zijn gezinsbedrijven (man, vrouw, soms met ingehuurd personeel), die kampen met erg hoge vaste kosten en "reusachtige" investeringen waarbij de rendementen bovendien onzeker zijn.
De (machts)verhoudingen moge duidelijk zijn: heel veel vragers van werk en slechts enkele aanbieders die ook degenen zijn die over het merendeel van de informatie beschikken. Dat levert een onevenwichtige "vrije"markt op.

"Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart" concludeert namelijk vanuit de vele interviews met verladers, bevrachters en schippers dat "zelfs basale actuele marktinformatie als prijzen, volumes e.d. nauwelijks verkrijgbaar is". Zij stelt vervolgens vast "Zonder informatie geen efficiënte en evenwichtige marktwerking".

Vervolgens stelt het rapport: "Markttransparantie is een eerste stap tot een mogelijke verbetering":

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

Eindconclusie: "in de binnenvaart is behoefte aan een AGORA"
De eindconclusie van dit rapport was dat deze sector nood heeft aan een AGORA, het veilingsysteem die de markt transparanter maakt en waarbij er meer sprake is van een level-playing field.
Een '**agora**', is een plaats waar alle informatie,vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en de actuele prijsvorming op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.
Ook kunnen aan een formele 'Agora' allerlei contractuele standaarden (laad- en lostijdenbesluit bijvoorbeeld) worden verbonden.

4 jaar later is met dit rapport waarbij de hele binnenvaartsector geraadpleegd is, niets gedaan

2015 Europees rapport "Markttransparantie studie 2015": 'Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie'.

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

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

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

De aanleiding
6 miljoen vroeg ESO en EBU voor zichzelf om de positie van de binnenvaart te versterken. 6 miljoen vanuit het reservefonds door schippers opgebracht. De ASV heeft daar luidkeels tegen geprotesteerd. Want die 6 miljoen gaat expliciet NIET ingezet worden om de (onderhandelings)positie van de schippers te versterken.
Daarom vraagt de ASV 10 miljoen. Om juist de particuliere binnenvaart gezonder te maken door een meer transparante markt. 10 miljoen, die niet vanuit het reservefonds zou moeten komen maar van Europa die tenslotte zelf heeft vastgesteld dat er meer transparantie zou moeten komen.

AGORA wat is het?
Als we het woord AGORA in WIKIPEDIA opzoeken zien we dat AGORA Oudgrieks is voor marktplaats. Het was de plek waar het sociale leven zich afspeelde en had verschillende functies: een politieke, een sociale en een commerciële. Het woord Agora betekent verzamelplaats. De Agora was in eerste instantie een ontmoetings- en vergaderplaats voor de vrije burgers. In dit voorstel is het ook een plek waar alles samenkomt en waar de prijs tot stand komt. Maar het is tevens de plek waardoor het one-stop-shopping kan plaatsvinden, waar Europa zo naar verlangt. Dat betekent dat bevrachters, verladers en schippers elkaar ontmoeten en kunnen handelen.

AGORA wat is het doel?
Een (meer) transparante markt bewerkstelligen, waar alle spelers over relevante informatie kunnen beschikken en de prijs tot stand komt.

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

Het markttransparantieplatform AGORA bevat de volgende voordelen:

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

Voor wie is het?
AGORA richt zich op de spotmarkt. Dat betekent dat als mensen blij zijn met hun contract dat natuurlijk zo moet blijven. De spotmarkt beslaat slechts een klein deel van de totale markt (schattingen lopen uiteen van 20% tot 55%) maar die spotmarkt is wel heel bepalend voor de (in)stabiliteit van de markt. Het stabieler en inzichtelijker maken van die spotmarkt levert de hele sector veel voordelen op.

AGORA: de uitwerking?
Het voorstel zoals het er ligt is die van een (elektronische) markt voor verhandeling van contracten De prijsvorming komt tot stand door
de uitkomst van informatie-uitwisseling en de weergave van de contractuele verplichtingen die vragers en aanbieders van diensten en producten met elkaar aangaan.

Alweer een systeem?
Er zijn al veel systemen die beogen hetzelfde doel na te streven. Die kennis is niet weg, hoe meer we van elkaar kunnen gebruiken hoe beter. Maar er is meer en beter nodig dan er nu voorhanden is, dat is wel duidelijk. Er moeten wel voorwaarden zijn waaraan Agora moet voldoen
Het moet een systeem zijn waar de betrokkenen graag in willen stappen.
Het moet een makkelijk in te voeren systeem zijn.
Het moet de binnenvaartmarkt stabieler maken
Het moet de binnenvaart een sterkere positie geven tegenover andere vervoersmodaliteiten

Ingrijpen in de markt?
Is een Agora starten ingrijpen in de markt? Het beïnvloeden van de markt kan niet bepaald rekenen op de steun van bijvoorbeeld EVO, EBU, Europa of de regeringspartij VVD. De vraag voor ons was dan ook; accepteert Europa dit voorstel? Een veilingsysteem is echter een algemeen geaccepteerd systeem wat in meerdere sectoren plaatsvindt (zoals de bloemenveiling) Het bleek dan ook niet op bezwaren te stuiten. Noch bij DG MOVE (de Europese Commissie) Nog bij de het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer waar Lutz Jacobi (PvdA) dit aan de orde stelde.

Veranderende rol bevrachters
Voor bevrachters zal er een uitdaging liggen in het creëren van een nieuwe rol voor zichzelf die aansluit bij een veranderende situatie. Zij leveren een deel van hun kennisvoorsprong in maar kunnen hun dienstverlening op een ander gebied wellicht uitbreiden.

Willen verladers dit wel?
Verladers zouden veel baat kunnen hebben bij zo'n veiling. Zeker verladers die met angst en beven zien dat bepaalde segmenten uit de binnenvaartvloot aan het verdwijnen zijn en de spoeling dun wordt: hoe moeten ze nog aan hun schepen komen? Ook zij zijn gebaat bij optimale transparantie: welke schepen zijn beschikbaar? Ook verladers die nu nog weinig werken met de binnenvaart zouden over de streep getrokken kunnen worden juist omdat de drempel lager wordt en de gang van zaken inzichtelijk.

Raak ik nu mijn "putje" kwijt?
Contracten blijven contracten. Dus als partijen het goed geregeld hebben en daar gelukkig mee zijn zou dat moeten blijven bestaan.

Hoe zal het betaald worden?
De opzet is om het een Europees systeem te laten zijn waar 10 miljoen voor gevraagd is om het op te zetten. Het idee leeft nu dat Nederland niet wil wachten of andere landen zover komen om mee te willen doen. Als het plan draagvlak blijkt te hebben, zal het verder uitgewerkt moeten worden inclusief het financiële plaatje. Maar het moet duidelijk zijn dat dit geen commercieel verhaal dient te worden.

Wie gaat dit opzetten?
De ASV heeft het initiatief genomen maar de ASV vindt dat het geen ASV-ding mag worden. Gelukkig hebben al heel wat mensen hun gegevens achtergelaten bij de ASV stand op Gorkum. Die mensen zijn positief over dit voorstel en dat is organisatieoverstijgend. Vanuit geïnteresseerden zou er een werkgroep moeten komen die dit plan verder vorm geven waarbij het de kunst is met elkaar aan iets te werken, over de eigen schaduw heenstappend (zoals dat zo mooi heet).

Hoe gaat het werken?
Aan een formele 'Agora' kunnen allerlei contractuele standaarden worden verbonden.
De functionaliteit van het systeem moet zijn dat alle partijen (schippers/ ondernemers/ bevrachters/ verladers) kunnen zien:

- Waar welk werk (aanbod van lading) zich bevindt
  - of zal komen en
  - wat de bijbehorende voorwaarden zijn
- Waar welke aanbieder van vervoer zich bevindt
  - of zal komen en
  - wat de bijbehorende voorwaarden zijn

Wat is de werkwijze?

- De opdrachtgevers/bevrachters plaatsen het werk op een site
- De binnenvaart ondernemer kan hierop reageren qua prijs
- Er kan over of onderboden worden net als op een veiling

De uitgangspunten van de veiling zijn:

- De markt is anoniem
- Toewijzing order of diensten is zonder aanziens des persoons
- De marktmeester is onafhankelijk

De Marktmeester
De Marktmeester is de "derde partij" die als tegenpartij optreedt zodat als koper en verkoper elkaar niet vertrouwen er toch een transactie kan plaatsvinden. Hij/zij ziet erop toe dat er zonder aanziens des persoons zaken worden gedaan.
De eisen die aan de marktmeester worden gesteld zijn:

- Het publiceren van het marktverloop
- Zoveel mogelijk transacties tot stand brengen

Veiltechniek
De marktmeester combineert de veiltechniek en de marktsituatie van dat moment. Afhankelijk van situatie wordt bij het veilen dan wel toeslag- of afslagmethode gebruikt. Bij toeslag of afslag kan de marktmeester de partijen direct benaderen

Eisen
Er worden eisen gesteld aan de deelnemers: Deelnemen is niet vanzelfsprekend: de regels dienen te worden geëerbiedigd. Maar ook aan de AGORA worden eisen gesteld:

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

Wil de schipper dit wel?
De reacties in de diverse polls waren bijzonder positief. Maar dat is nog maar een eerste begin. En velen hebben zich nog niet laten horen. De poll die op de Maritieme beurs in Gorkum aanwezig was zou vervolg moeten krijgen om te polsen hoe schippers hiertegenover staan. Ook zou er een brede werkgroep opgestart moeten worden. Mocht u uw mening kenbaar willen maken dan kan dat ook via info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Voordelen:

- *Meer zicht op de markt*
- *Minder leegvaart*
- *Veranderende rol van tussenpersonen*
- *Stabielere prijzen*
- *Minder milieubelasting*

Meer informatie?

www. Algemeeneschippersvereeniging.nl

Markttransparantiesysteem AGORA

Veilingsysteem, een verbetering van de markt!

AGORA:

Agora is een Grieks woord wat letterlijk 'verzamelplaats' betekent.

Voor de binnenvaart is het de werktitel van een initiatief voor een nog op te zetten marktsysteem.

Doel AGORA:

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

Uitgangspunten AGORA:

Gericht op de spotmarkt.

Geleid door een onafhankelijke marktmeester.

Het moet een systeem zijn waar de betrokkenen graag in willen stappen.

Het moet een makkelijk in te voeren systeem zijn.

Het moet de binnenvaartmarkt stabieler maken.

Het moet de binnenvaart een sterkere positie geven tegenover andere vervoersmodaliteiten.

Kansen AGORA:

Europa stelt dat er een modal shift moet zijn naar vervoer over water(en spoor)

Door congestie op de weg moet er naar andere (vaar)wegen worden gezocht

Doordat men steeds "groener' wil vervoeren zijn er kansen voor de binnenvaart.

Deelnemende organisaties in de ESO hebben hun ondersteuning en medewerking toegezegd.

Een veilingsysteem is de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om een transparantere en stabielere markt te bereiken.

Voorstel:

Een (elektronische) markt voor verhandeling van contracten

Uitgangspunten werking veiling:

- De markt is anoniem
- Toewijzing order of diensten is zonder aanziens des persoons
- De marktmeester is onafhankelijk

Werkwijze:

- De opdrachtgevers/bevrachters plaatsen het werk op een site
- De binnenvaart ondernemer kan hierop reageren qua prijs
- Er kan over- of onderboden worden net als op een veiling

Eisen aan de marktmeester:

- Het publiceren van het marktverloop
- Brengt zoveel mogelijk transacties tot stand

Eisen aan de deelnemers:

- Verbinden zich aan de uitgangspunten
- Deelnemen is niet vrijblijvend: de regels dienen te worden geëerbiedigd

Eisen aan de "AGORA":

- De AGORA is een rechtspersoon
- De AGORA is (bij voorkeur) een coöperatie van binnenvaartondernemers
- Zet zich in om de uitgangspunten te onderhouden en toetsbaar te maken

Is een Markttransparantiesysteem een goed initiatief?

Vul de enquête in en laat weten wat u vindt!!

De enquête en achtergrondinformatie is beschikbaar op de website van de ASV.

www.algemeeneschippersvereeniging .nl

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Markttransparantiesysteem AGORA

Veilingsysteem, een verbetering van de markt!

Vindt U het huidige systeem van vraag en aanbod en contractvorming in orde voor de komende decennia? **Ja / nee**

Indien nee, wat is daarvan de oorzaak?

1) Door gebrekkige en/of misleidende informatie heb ik een slechte onderhandelingspositie. **Eens / oneens**
2) Er is teveel onnodige leegvaart, wat tijd en geld kost en slecht is voor het milieu. **Eens / oneens**
3) Vrachtprijzen zijn lange tijd veel te laag en korte tijd explosief hoog **Eens / oneens**
4) Verladers en/of bevrachters hebben de marktmacht in handen. **Eens / oneens**
5) Samenwerkingsverbanden zijn geen oplossing gebleken voor een stabiele markt. **Eens / oneens**

Anders, nl.: .....

.....

.....

.....

Van de risico's bewust, bent u genoeg ondernemer om met het markttransparatiesysteem "Agora" de markt definitief te veranderen??

Onderteken dan met naam en toenaam dit formulier om bevrachtingen in de toekomst via een veiling systeem af te wikkelen!!!

U bent:

0 Schipper,

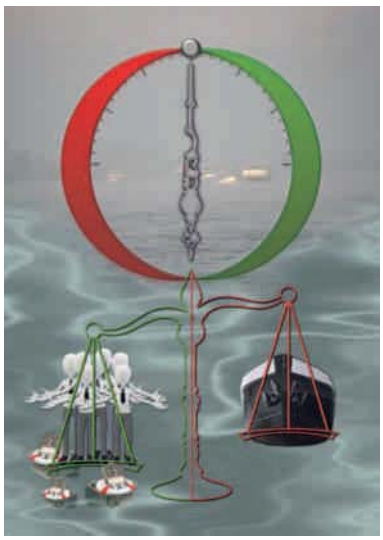
0 Tussenpersoon,

0 Verlader,

0 Anders, nl.: .....

Naam: .....

Email: .....



Handtekening:

Dit formulier kan na invullen en ondertekening worden verzonden naar:
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Voor meer info: www.algemeeneschippersvereeniging .nl

De lezer aan het woord

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

CO2 uitstoot van de binnenvaart

De heer J.J. Keller (ex sleepschip “Sirius”) heeft tijdens de afgelopen ledenvergadering op 19 maart jl. aandacht gevraagd voor een door hem geschreven artikel. Het is een aantal jaren geleden geschreven (13-02-2012), maar is ook in 2016 nog relevant.

Geachte redactie wilt u onderstaand artikel plaatsen

Betr. CO2 uitstoot van de binnenvaart

De containerterminal op de Maasvlakte 2 is pas in 2013 klaar, en nu wordt de binnenvaart al in het verdomhoekje gezet als of zij de grootste vervuilers zijn. Die gedwongen worden langzamer te varen.

Voor het gemak wordt ook wel vergeten dat er op de Maasvlakte twee kolencentrales gebouwd worden die ook de nodige uitstoot veroorzaken. Die de stroom leveren voor goederentreinen.

Niet te vergeten de vele vrachtwagens, al hebben zij schonere motoren, die ook veel CO2 uitstoot veroorzaken.

Ik ga er van uit dat in 2013 de nieuwere en grotere containerschepen met schonere motoren nar de Maasvlakte varen in tegenstelling tot vrachtwagens nemen zij honderden containers mee en hebben nooit last van file. Mochten ze in een stremming terecht komen, gaat de motor uit.

Het is logisch dat zo een schip minder uitstoot veroorzaakt dan honderden vrachtwagens die ook nog eens vaak in de file staan en dan tijdens het stilstaan ook extra brandstof verbruiken met de nodige CO2 uitstoot.

Inmiddels zijn er ook verschillende ondernemers in de binnenvaart die hun nek uitsteken voor inovatieve-projekten in de binnenvaart zoo als de LNG varende tanker “Arganon”, de inovatieve tanker “Amulet” en zoo als de nog af te bouwen “Semper Fi”.

De verladers maken reclame dat ze hun goederen laten vervoeren door moderne schone schepen met weinig uitstoot, maar hebben al laten weten hiervoor geen hogere vrachten te willen betalen.

J.J. Keller
Ex sleepschip “Sirius”

Terneuzen

Beroep Terneuzen Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Rotterdam, april 2016

Betreft: Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen I 2016
versie 15/02/2016 uitgegeven Ministerie van Infrastructuur en Milieu
www.centrumpp.nl
www.nieuwesluisterneuzen.eu

Geacht College

Bijgaand ontvangt u ons beroepsschrift, waarin wij onze bezwaren ter beoordeling aan uw college voorleggen. Het betreft een beroepsschrift tegen een aantal besluiten in het Tracébesluit Nieuwe Sluis Terneuzen, die een negatieve uitwerking hebben voor de binnenvaart.

Er zijn meerdere punten waarop wij beroep instellen tegen het Tracébesluit Nieuwe Sluis.

1. Het niet opnemen van een separaat spuikanaal.
2. Het voorbijgaan aan de wens om, zoals in variant 1 beschreven, de middensluis te behouden
3. De spuicapaciteit van de Nieuwe Sluis en het niet voorzien in een voorziening voor het terugdringen van zout Scheldewater naar het Kanaal van Gent naar Terneuzen.
4. Het niet opnemen van uitbreiding van wacht-, lig- en overnachtingsplaatsen t.o.v de autonome situatie.

Hoofdstuk I Inleiding
1.1 Aanleiding
De in het Tracébesluit (hierna TB genoemd) versie 15/02/2016 vernoemde punten en dan met name in de aanleiding onder punt 1.1, onderschrijven wij.

Hoofstuk II Verantwoording keuze
2.2 nut en noodzaak, staat omschreven wat het belang en de noodzaak is om op korte termijn aan te vangen met de bouw van de Nieuwe Sluis.
De robuustheid van het sluiscomplex is van zeer grote waarde voor het scheepvaartverkeer.
In het SVIR word 30 min wachttijd voor de sluizen als streefwaarde genoemd voor de binnenvaart. Lange wachttijden maken vervoer per spoor en over de weg aantrekkelijker voor de verlader. Om verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water, de ambitie volgens het Witboek Transport van de Europese Commissie, waar te kunnen maken, is het van groot belang, dat voor de binnenvaart sprake is van betrouwbare kunstwerken, die de in het SVIR nagestreefde wachttijden niet overschrijden.

Hoofdstuk IV Verkeer
4.1 Scheepvaartprognoses.
Hierin word uitvoerig beschreven hoe groot het belang is om een nieuwe, grotere sluis aan te leggen. Dit om te voorkomen dat er verdringing komt naar andere vervoersmodaliteiten. Zeker mag niet onderschat worden, dat bedrijven langs de Kanaalzone op zoek zullen gaan naar een andere locatie als het sluizencomplex regelmatig voor vertragingen zorgt, doordat het het aanbod van scheepvaartverkeer

niet aankan. Al deze punten in het TB geven duidelijk het nut en de noodzaak weer tot het bouwen van de Nieuwe Sluis.

4.2 Stremmingen als gevolg van waterbeheer.
Het is opmerkelijk, dat het belang van de eerder genoemde punten door dit punt volledig teniet worden gedaan. De vermelde stremmingen van de sluizen, zoals omschreven bij wateroverlast of watertekort, maken van de eerder vermelde robuustheid van het sluizencomplex een onbetrouwbaar geheel met regelmatig voorkomende onvoorziene stremmingen.

Uit het TB valt nergens op te maken dat een separaat spuikanaal niet mogelijk is. Ook uit de antwoorden die wij hebben gekregen op de door ons ingediende zienswijze valt niet op te maken, dat er geen ruimte voor is.
Het antwoord op ons verzoek om een separaat spuikanaal luidt: “het te verwachten aantal uren stremmingen per jaar (totaal van de 3 sluizen) door wateroverlast neemt in de voorkeursvariant niet toe tov de autonome situatie (MER par.14.4.1). Een investering in een definitief spuimiddel voor de gebruiksfase is derhalve niet zinvol.”
Wij hebben in onze zienswijze aangevoerd, dat de investering om te komen tot een tijdelijk spuikanaal meer gerechtvaardigd zou zijn als het geen tijdelijk maar een permanent spuikanaal zou worden.
Antwoord: “de aanleg en onderhoud van een definitief spuimiddel is vele malen duurder dan dat van een tijdelijk spuimiddel”

De conclusie, die wij trekken is dat het streven naar de robuustheid van het sluizencomplex gedévalueerd word door te bezuinigen op de kosten voor het Project Nieuwe Sluis.
Het is niet voor het eerst, dat wij en met ons de belanghebbenden bij de scheepvaart erop aandringen om te voorzien in een separaat spuikanaal.
De Nieuwe Sluis zal een minimaal grotere spuicapaciteit hebben als de middensluis. Dit wordt echter tenietgedaan door de te voorziene zeespiegelstijging. Verontrustend is het, dat door de Nieuwe Sluis aanmerkelijk meer zout water het Kanaal binnen zal dringen, met als gevolg, dat dit effect ook weer tot stremmingen voor de scheepvaart zal leiden. Ook vinden wij, dat er in het TB onvoldoende aandacht wordt besteed aan de toenemende wateroverlast uit het achterland. Deze toename kan worden toegeschreven aan de klimaatverandering. Het achterwege laten van aanpassingen aan de infrastructuur in België om te komen tot een betere waterafvoer naar zee is er de oorzaak van dat er steeds vaker overtollig regenwater moet worden afgevoerd via het sluizencomplex te Terneuzen.

Het is voor ons opmerkelijk, dat de spuicapaciteit van het Nieuwe sluizencomplex (spuien door de sluizen) hoegenaamd niet verandert t.o.v. de autonome situatie. Volgens ons is het niet opnemen van een separaat spuikanaal in het TB een gemiste kans om de betrouwbaarheid van het Nieuwe sluizencomplex te garanderen.

Hoofdstuk II Verantwoording keuze
2.3.1 Varianten
Onze visie is erop gericht voor variant 1 te kiezen, waarin de huidige Middensluis behouden blijft om tijdens de bouwfase schutcapaciteit te behouden en om daarnaast als extra spuicapaciteit dienst te kunnen doen.

Hoofdstuk 3. Uitgangspunten en beschrijving maatregelen.
Punt 3.3.1 en 3.3.3 Westbuitenhaven en binnenvoorhaven.
De nieuw te creëren aanlegplaatsen voor de westsluis, zowel aan de Westerscheldekant als aan de Kanaalzonekant krijgen geen voorzieningen om aan de wal te komen. Wij vinden dit een onterechte keuze. Er zijn vele aspecten die voor ons van belang zijn om te pleiten voor deze voorzieningen, zoals het aflossen van personeel, het event. Provianderen en het bereikbaar zijn voor hulpverleners. In het TB word ook melding gemaakt van overnachtingsplaatsen op deze locaties. Ook hiervoor is een verbinding met de wal uit sociaal en veiligheidsoogpunt een vereiste. Er mag zeker niet bezuinigd worden op deze voorziening uit veiligheidsoverweging. Bij calamiteiten, onder wat voor omstandigheden dan ook, moet het mogelijk zijn het schip zo snel mogelijk te verlaten of voor hulpverlening zo snel mogelijk toegang tot het schip te kunnen bieden, als dat noodzakelijk is.

3.4.3 Aanleg overnachtingsplaatsen.
In het TB is voorzien, dat het aantal wacht-, lig- en overnachtingsplaatsen gelijk zal blijven aan de huidige situatie. De ASV vindt, dat er totaal geen aandacht wordt besteed aan de al decennia lange roep van de binnenvaart om te zorgen voor meer ligplaatsen. Daar, waar in het TB terecht word gewezen op de noodzaak van de Nieuwe Sluis door het toenemen en de schaalvergroting van de scheepvaart, mag men er toch niet blind voor zijn, dat dit grotere volume aan schepen meer behoefte heeft aan meer ligplaatscapaciteit. De huidige voorzieningen zijn nu al niet meer toereikend.
In het TB staat omschreven, dat de huidige ligplaatsen worden gecompenseerd op andere locaties. Er valt uit het TB niet op te maken of deze nieuwe locaties gebruikt kunnen worden als afmeerplaats alvorens de oude afmeerplaatsen niet meer bruikbaar zijn als ligplaats. Het moge duidelijk zijn, dat wij deze ligplaatsvoorzieningen als zeer belangrijk zien en er dan ook op aandringen dat tijdens de bouwfase de huidige ligplaatscapaciteit niet verminderd wordt.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet

De ASV heft hierover ook een persbericht uit laten gaan.

Reactie provincie Zeeland op klacht ASV

Kosten voor de binnenvaart veroorzaakt door het ontbreken van een spuikanaal wegen volgens de provincie Zeeland niet op tegen de kosten van een spuisluis. Nu wegen de kosten voor een ander vaak minder zwaar dan die voor jezelf maar om dan te schrijven dat je “grote waarde hecht aan de binnenvaart”…Lees de Reactie van Gedeputeerde Staten (Zeeland) op de brief van de ASV betreffende de “Schade door oponthoud zeevaart en binnenvaart bij het sluizencomplex Terneuzen”

Reactie van Gedeputeerde Staten:

Op 17 februari heeft u bij Provinciale Staten aandacht gevraagd voor elementen uit uw zienswijze op het Ontwerp Tracébesluit voor de Nieuwe Sluis Terneuzen. Ondertussen is het Tracébesluit met de bijbehorende beantwoording van zienswijzen en bestuurlijke reacties door de minister vastgesteld. Daarmee heeft ook de ASV antwoord gekregen op de ingebrachte zienswijze. Als u aanvullende informatie wenst raden wij u aan u te wenden tot de projectorganisatie van de Nieuwe Sluis Terneuzen. Wij weten zeker dat zij bereid zijn u van informatie en verdere toelichting te voorzien.

Met het project Nieuwe Sluis Terneuzen staan continue drie doelen voorop:
de capaciteit van het sluizencomplex wordt vergroot, zodat het transport van de autonome goederengroei door het sluizencomplex vlot en veilig kan plaatsvinden.
de robuustheid van het sluizencomplex wordt verbeterd;
de schaalvergroting wordt gefaciliteerd.

In gezamenlijk Vlaams-Nederlands verband worden de afwegingen gemaakt om binnen het, in het verdrag,vastgelegde budget deze doelen zo optimaal mogelijk in te vullen. Juist daarom heeft een apart

spuimiddel onderdeel uitgemaakt van de onderzoeken.

Het verwachte aantal uren stremming per jaar (totaal van drie sluizen) door waterovershot afgezet tegen de kosten die een dergelijk spuimiddel (binnen de complexe situatie met drie dicht bij elkaar liggende sluizen) heeft geleid tot het gezamenlijke oordeel dat deze investering niet zinvol is, in het licht van het beschikbare budget voor het project.

U suggereert dat het sluizencomplex Terneuzen in de huidige dan wel de toekomstige situatie te boek zou komen te staan als één van de meest onbetrouwbare van Europa. Die bewering is niet correct. Het sluizencomplex heeft in de huidige situatie een zeer hoge mate van beschikbaarheid voor de scheepvaart, zeker afgezet op Europees niveau. Voor de toekomstige situatie zijn de beschikbaarheidseisen eveneens zeer hoog,zoals u in het Tracébesluit en bijbehorende documenten kunt lezen.
Tenslotte willen wij u erop wijzen dat: . De Nieuwe Sluis Terneuzen gaat leiden tot een significante vermindering van de wachttijden voor de binnenvaart door het hele jaar heen. Door de Nieuwe Sluis Terneuzen de spuicapaciteit van het sluizencomplex toeneemt en ten opzichte van de huidige situatie en het aantal uren stremming als gevolg van spuien afneemt. Met ontwikkeling van nieuwe planningsinstrumenten er een extra inspanning wordt gedaan om zowel tijdens
de bouw als voor de toekomst de wachttijden voor de scheepvaart te beperken door het optimaal
gebruik van de beschikbare capaciteit.
Wij hechten grote waarde aan de binnenvaart in Zeeland, vanwege het grote belang van de aan- en afvoer van goederen over het water voor het Zeeuwse bedrijfsleven. Zoals eerder aan vertegenwoordigers van uw organisatie en andere belangenorganisaties voor binnenvaartschippers aangegeven,zijn wij altijd bereid het gesprek aan te gaan over wat wij als provincie kunnen betekenen voor de binnenvaart.
Gedeputeerde Staten Zeeland

Persbericht planningstool sluizen Terneuzen

De ASV is afgelopen woensdag op uitnodiging van RWS aanwezig geweest bij een workshop. Men wil een tool (systeem) opzetten om de beurt van schutten te bepalen in de sluizen van Terneuzen tijdens de bouw van de nieuwe sluis. Men kan dan reeds op lange termijn (vanaf 24 uur) van te voren vooraanmelden bij de sluis.

Het was voor de ASV de eerste en meteen ook de laatste keer dat we ons hebben gemengd in de discussie over de tool. Daar, waar RWS zegt, dat het bij de zeevaart goed werkt, hebben wij naar voren gebracht, dat je bij een tool, zoals voorgesteld voor de binnenvaart, je de problemen over jezelf afroept. Er wordt volledig voorbijgegaan aan het feit van onrechtvaardige behandeling van beurt van aankomst bij de sluizen. Mensen accepteren gemakkelijker wachttijden, als ze rechtvaardig worden behandeld. Bij onrechtvaardige behandeling van de beurt, wat deze tool in de hand werkt, ontstaat er onvrede met soms vervelende gevolgen.

De ASV vindt, dat duidelijk moet zijn, dat deze schippersbond geen verantwoording wenst te nemen in het optuigen of deelnemen aan deze tool.

Het is niet alleen deze tool die ons dwarszit. De ergernissen beginnen zich aardig op te stapelen. De roep om meer lig-, wacht en overnachtingsplaatsen, het ontbreken van een spuikanaal, 5 jaar ellende voor het uit bedrijf nemen van de middensluis, 4 weken stremming van de oostsluis dit najaar (okt-nov i.p.v. een minder drukke periode; bv juli-augustus).

Ook hebben wij gevraagd om toch vooral de middensluis zo lang mogelijk in bedrijf te houden. Tevens hebben wij gepleit om de nieuw aan te leggen lig- en wachtplaatsen aan te leggen alvorens de middensluis buiten bedrijf gesteld word.

RWS kan hier wel op aandringen bij de aannemer, maar de aannemer beslist hierover.

Onze conclusie is: de binnenvaart wordt ondergeschikt gemaakt aan de wensen van de aannemer.

De bovengenoemde punten worden voor kennisgeving aangenomen, waarna men overgaat tot de orde van de dag, nl. het uitvoeren van het eigen beleid.

De ASV wil en kan daar niet medeplichtig aan zijn.

Vergadering stremming sluizen Terneuzen

Joop Molewijk is namens de ASV aanwezig geweest bij een vergadering over de stremming van de sluizen bij Terneuzen. Dit, omdat de Oostsluis onevenredig veel gesperd lijkt te zijn t.o.v. de zeesluis voor hetzelfde type werkzaamheden. Het was een informatief gesprek en waar, zoals verwacht, niets te halen was. Alles was al vestgesteld.

Naast dhr Geluk van RWS was aanwezig Peter de Jonge van Engie, het bedrijf dat de werkzaamheden verricht.

De Westsluis wordt 15 keer 1 dag per week gestremd. De Westsluis heeft bij het binnen en buitenhoofd dubbele roldeuren. Ze kunnen de aandrijfsystemen vervangen zonder te stremmen. De stremmingen zijn alleen noodzakelijk om te testen.

Bij de Oostsluis moeten alle hydroliek, incl. de cilinders worden vervangen en dat kost 4 weken stremming. Er wordt dan volcontinue aan gewerkt.

Door de ASV is gevraagd, waarom er gestremd wordt in de periode oktober/ november en waarom er niet gekeken is in hun statistieken naar de periode met de minste sluispassages. RWS was het eens, dat juli/augustus een betere keuze was geweest. Het argument van de huidige keuze was, dat er tijdsdruk op het project staat. Alles moet klaar zijn voor de aanvang van de bouw van de nieuwe sluis. En de aanvang van die bouw staat ook onder druk ivm de EU subsidie. Om die reden kan er niet worden uitgesteld naar zomer 2017. Joop heeft namens de ASV nog aangegeven dat er ook een zomer 2016 is. Het bleek, dat dit technisch niet meer haalbaar is. Dit, ondanks, dat er al meerdere jaren plannen waren voor de renovatie. We krijgen de indruk, dat er niet echt goed omgegaan wordt met de periodes dat dit soort stremmingen worden ingepland.

Er wordt geen gebruik gemaakt van de tool zoals bij de bouw van de nieuwe sluis. Er is een aantal jaren geleden ook een langdurige stremming van de oostsluis geweest. Dit zou zonder al te veel oponthoud voor de scheepvaart verlopen zijn.

Er werd op gewezen, dat vorig jaar ook de Kreekraksluizen zijn gerenoveerd en dat het schutten daar met maar een sluis goed is verlopen. Er is door de ASV nog maar eens op gewezen dat er in Terneuzen geen voldoende wachtplaatsen zijn en je dus niet kan vergelijken met de Kreekrak, We hebben geen vervolggesprek afgesproken.

FLITSLAMPJES

Ledverlichting

Met betrekking tot onderstaande meldingen is er door RWS het volgende gerapporteerd:

De Prinslandsebrug in Dinteloord heeft RWS door een patrouilleboot laten schouwen en een foto gekregen waaruit blijkt dat de verlichting erg overheersend is. RWS heeft dit gemeld bij het Waterschap Brabantse Delta. Daar kreeg men de melding dat ze ook via andere bronnen hadden vernomen dat de verlichting te fel brandt. Ze hebben inmiddels acties opgestart om dit te verhelpen

Bij de Twistvlietbrug en Mastenbroekerbrug van de gemeente Zwolle zijn de problemen inmiddels verholpen heb ik mij laten vertellen door een van onze varende verkeersleiders. De verlichting van de Twistvlietbrug stond constant op dagstand en bij de Masterbroekbrug was de dag en nacht stand van de verlichting omgewisseld.

De brug van Hasselt is in beheer bij de Prov. Overijssel. Daar waren ze ook op de hoogte van het probleem. Aan de oplossing wordt gewerkt zo werd terug gemeld van een werknemer bij de eenheid Wegen & Kanalen.

De overlast bij Nijmegen is het gevolg van de terreinverlichting van de containerterminal zo is ons verteld . Niet minder erg, maar vergt wel een andere oplossingsrichting. Er is contact met de terminalbeheerder en we zullen bericht krijgen hoe e.e.a. gaat worden opgelost.

Alle problemen zijn dus nog niet opgelost, maar er wordt vooruitgang geboekt.

Ligplaatsen nu ook al een probleem in Friesland.

Waar Friesland als provincie door veel schippers tot nu toe ervaren is al bijzonder binnenvaartvriendelijk zien we daar nu ook het spook van de 3x24 uurs borden rondwaren. Want Friesland doet vaarwegen “over” aan Rijkswaterstaat en dan weten we hoe laat het is. Want Rijkswaterstaat, rechtstreeks vallend onder Minister Schultz van het ministerie IenM lijkt het niet zo goed voor te hebben met de binnenvaart. Inmiddels staan bij de Houtribsluizen in Lelystad ook borden met het onderschrift max 3 keer 24 uur. En ook deze zomer nog gaat RWS dit doortrekken op alle ligplaatsen in Friesland.

M.a.w. tussen Amsterdam en Delfzijl is straks geen ligplaats meer voor mensen die even langer moeten of willen stilliggen voor b.v. onderhoud, ziekte, mantelzorg, vakantie of even geen werk hebben etc. Bij navraag krijg je te horen dat dit landelijk beleid is en er niks aan te doen is.En dat ze klachten krijgen dat de schaarse ligplaatsen te lang bezet blijven. Dat verhaal hebben we vaker gehoord maar het probleem is dat argumenten helemaal niets uithalen tegenover Rijkswaterstaat. Want we hebben tenslotte gezien dat de slager zijn eigen vlees keurt. Zo hebben we een hoorzitting bijgewoond over het ligplaatsenbeleid in IJmuiden waar Rijkswaterstaat bepaalt of Rijkswaterstaat goed gehandeld heeft, je raad het al…..Dus wat kunnen we doen? Kennelijk zit er niets anders op dan de minister hierop aanspreken. Zij is uiteindelijk de verantwoordelijke voor dit beleid. Wij vragen ons af wat de schippers hier van vinden, ook diegenen die lid zijn van een andere bond dan de ASV. Tenslotte gaat het ons allemaal aan. Een lid van de ASV merkte op “ Ik vind het niet leuk meer hoe men met ons denkt te kunnen omgaan. Alsof wij geen mensen zijn die er geen sociaal leven er op na willen houden. Ze doen net of iedereen er maar aflossers op zet als ze even van boord willen.

Dit is ook geen ligplaatsbeleid meer, maar het afschuiven van een eventueel ligplaats tekort naar gemeentes toe b.v. Maar ook die hebben daar geen antwoord op.”

Een voorbeeld van het overdreven handhavingsgedrag zagen we na de feestdagen in Zwartsluis, daar werd iedereen weggestuurd om de kade vrij te maken. Immers de tijd zat er op. Vervolgens heeft er weken niets aan de hele kade gelegen. Is dat ligplaatsbeleid? Is dat het doel: het leeghouden van ligplaatsen? Voor wie ben je dat dan aan het doen?

Wat denkt u van het volgende voorstel?
“Laat alle beschikbare plaatsen weer vrij voor iedereen met het opschrift “ alleen voor de actieve beroepsvaart “ Dan worden de bestaande ligplaatsen in ieder geval weer goed benut.”

CDNI akkoord blijft een wassen neus.

Wat horen we van schippers?
Hoe ze het waswater zelf mogen afgeven, zonder over pompen of iets dergelijks van het losbedrijf te kunnen beschikken. En dat, terwijl het er toch op leek dat “de vervuiler betalen” zou ergo, dat wij mochten aannemen dat de ontvanger zorgt voor een schoon ruim.
In sommige Duitse losplaatsen mogen schippers zich met slangen en pompen uit de naad sjouwen om hun waswater in een tank te pompen. Maar we krijgen meldingen dat als de schipper weg is, het bedrijf het kraantje open zet waardoor het waswater weer regelrecht de haven inloopt. En zo is de tank weer bruikbaar voor de volgende schipper.

We hebben er al vaker op gewezen dat degenen die gecontroleerd dienen te worden (de ontvangers) makkelijk wegkomen met dit CDNI verdrag terwijl de schippers de prijs betalen op allerlei gebied.
Want als onze uitlosbewijzen niet juist zijn ingevuld, doordat er bijvoorbeeld een code vergeten is dan krijg je als schipper een waarschuwing of prent.
Maar dit mag dus blijkbaar allemaal.

Sterker, ons bereiken berichten dat er bedrijven zijn die dreigen je voortaan te weigeren, als je het hoger op speelt.
We horen van een collega die door middel van zijn rechtsbijstand het voor elkaar gekregen dat het ontvangende bedrijf een vergoeding heeft gegeven voor het schoonmaken, maar hoeveel schippers durven en willen die strijd aan te gaan?

Toch gebeurt het meer dat schippers het verschil maken. Op de Neckar ging het ook een tijdje zo: Waswater in tank, schip vaart weg en personeel zet om 17 uur, voor ze naar huis gaan, de kraantjes open en volgende morgen zijn er weer lege tanks.
Een schipper die controle kreeg van de WSP heeft dit toen gemeld (waarom wel bij ons zeuren over lettertjes op een papiertje, maar zijn jullie nu eens bereid om aan de wal te gaan checken?)
Maanden later staat de tank na afloop wassing op de straat bij de rioolput. En niet meer langs de waterkant.

Gelukkig zijn er dus schippers die hun nek uit durven steken zoals we ook in Antwerpen hebben gezien, maar het blijft een heel slechte zaak dat wij die controles aan de wal lijken te moeten afdwingen en de schipper in eerste instantie de dupe is van dit hele verhaal.

Verslag overleg IL&T / Binnenvaartsector

Op 06-04-2016 in Rotterdam
Aanwezig waren IL&T , BBZ , CBRB, BLN/ KSV , ASV
Namens ASV waren aanwezig Sunniva Fluitsma en Gerberdien le Sage.
Vanuit ILenT waren aanwezig : Arnold van Vuuren (voorzitter), Leendert Korvink, Karin van Duinen, Judith Smulders, Marco Buitelaar, Jasper van Vliet, Eric van Hees, Johan Lengkeek
Namens ASV waren aanwezig Sunniva Fluitsma en Gerberdien le Sage.
Vanuit CBRB 1 (Marja Helvoirt), BBZ 2 (Paul van Ommen en Freek Langejan), BLN ook 2 (Gerard Kester en Hester Duursema)

"informatie gestuurd toezicht"
De presentatie van IL&T over het inventariseren van de schepenvloot om informatiegericht toezicht te kunnen implementeren , waarbij het erom ging dat er een vermindering van de toezichtlast zou komen en efficiënter gehandhaafd zou worden.
Daarvoor zullen categorieën worden aangebracht lopend van A tot en met E waarbij dit aan zou geven in welke mate een schip een inspectie zou mogen verwachten. Val je onder A en B dan hoefde er in principe drie jaar niet gecontroleerd te worden, maar val je in E dan wil ILenT je kunnen opsporen ,omdat je zogezegd "onder de radar zou zijn verdwenen ", wat nog niet wilde zeggen dat er iets niet deugde. Bij de A categorie ga je ervan uit dat een schip vanuit het verleden (controles en wat men er tegenkwam) de eerst komende 3 jaar geen inspectie behoeft, de E categorie is het andere uiterste waarbij men zeker een inspectie zal uitvoeren omdat het bijvoorbeeld al lang geleden is dat er inspectie is geweest, en/ of er veel misstanden zijn aangetroffen etc. Nadat men heeft aangegeven dat men efficiënter wil werken (let op de belastinggelden van de Nederlanders) en dus vooral controles wil toepassen waar het nodig is (lees: iets oplevert qua bekeuringen, en geen mankracht verspillen aan schepen waar niets aan de hand is) wil men een beter zicht krijgen op waar op welk moment wie geïnspecteerd zou moeten worden.
AIS gebruiken om toezicht uit te oefenen
De conclusie bleek te zijn dat het ILen T AIS wil gebruiken voor het opsporen van schepen die volgens hen nog te boek staan als niet bekend of waar iets mis mee kan zijn. ILenT erkent dat het niet onder handhaving mag vallen en benoemt het ook niet zo, maar geeft aan dat inmiddels de hele maatschappij aan het veranderen is waarbij steeds meer informatie gedeeld wordt. Als er vragen worden gesteld over afspraken met de overheid dat AIS hiervoor niet gebruikt zou worden wordt gesuggereerd dat dat in een andere tijd was waar we anders over de zaken dachten als nu.
Er werd gewezen op het feit dat het zo op een klopjacht zou kunnen lijken en de opmerking werd gemaakt dat de scheidslijn tussen toezicht en handhaving nu wel erg vaag aan het worden was. Bovendien werd gesteld door ASV en BLN dat er wat hen betreft er niets mis is aan het gewoon controleren zoals nu gebeurt waarbij je best rekening kunt houden met schepen die een A status hebben waar dus geen inspectie hoeft plaats te vinden.
Het lijkt erop dat ILenT vindt dat dat verspilling van mankracht is als er allemaal A schepen varen en de ambtenaren dus voor niets wachten op een te inspecteren schip. Vanuit de sector werd geopperd dat als al die schepen zo in orde zijn dat je daar blij mee moet zijn.

Er werden enorm hoge getallen genoemd van schepen die ergens rond zouden varen en nu onzichtbaar zouden zijn, de CBRB sprak haar verbazing daarover uit. Ook werd vanuit de ASV meegegeven dat dat betekent dat die schepen nergens gecontroleerd worden aangezien er toch ook nogal controles plaatsvinden in de ons omringende landen.
Verder vroeg de ASV hoe het nu zat met de belofte die we al ministens 10 jaar horen dat ook de verschillende landen hun controles op elkaar zullen afstemmen maar het blijkt dat het zelfs binnen Nederland nog steeds niet voor elkaar is de verschillende controlerende instanties via een databank goed te laten functioneren.

Wel zou er nu goed samengewerkt worden met informatie uitwisseling. De partijen op nationaal gebied zijn IL&T,RWS,Politie,HBA,HBR. En vanaf 1 Januari zou Aquapol van start zijn gegaan voor internationale uitwisseling ,maar Duitsland was een lastige in deze. (*noot: waarbij wij denken dat ze qua internationaal overleg niet verder kijken dan Duitsland, de andere landen bestaan volgens ons nauwelijks lijkt het wel*)
De vraag is dus wat wij ervan vonden of wat het bezwaar hiertegen is of hoe ze het buiten de AIS gegevens konden doen?
De bonden die vooral de particuliere schippers in de binnenvaart vertegenwoordigen (BLN en ASV) waren uitgesproken in hun afwijzing van dit voorstel. Er is gezegd dat hier vanuit de sector geen draagvlak en vertrouwen voor is aangezien er andere afspraken zijn gemaakt en beloftes gedaan bij de introductie en de verplicht stelling van AIS. ASV en BLN spraken beiden uit dat wat hen betreft de ambtenaren maar net als nu met de boot zelf de schepen moesten opsporen ter plekke.
Het tegenargument vanuit ILenT was dat er dan onnodig mensen lastig gevallen zouden worden die wel in orde waren. Dat strookt dan weer niet met het feit dat men toch in de databank kan zien dat die schepen niet voor inspectie in aanmerking komen, dus die opmerking vanuit ILenT is in tegenspraak met de eerdere opmerkingen.
Conclusie: de voorzitter van de ILenT beschouwt de tegenargumenten als niet overtuigend en . gaat het voorstel om AIS voor informatiegericht toezicht te gebruiken voorleggen aan de Minister.

De hoge boetes
Er is namens ASV en BLN aangegeven dat de boetes buitengewoon hoog zijn en (soms) niet in verhouding staan met het delict. Er werd gewezen op het feit dat de boetes in een aantal gevallen wel tot 10 keer zo hoog zijn als in het verleden.
De ILenT voorzitter stelde dat ILenT daar niet over gaat omdat zij uitvoerders zijn en dit een beleidszaak is. Maar na enig doorvragen moet ILenT toegeven dat zij de voorstellen voor de hoogtes van de boetes aanleveren (zoals we ook uit de Tweede Kamerstukken hadden opgemaakt) en dus verantwoordelijk is voor datgene wat er nu ligt. Verder bleek dat alleen CBRB en BBZ geraadpleegd zijn en dan nog alleen over een deel wat de passagiersvaart betreft. Toen de ASV daarop zei dat er dus helemaal geen basis was om te refereren aan "de sector" in deze sprak ILenT uit dat zij ook nog "andere contacten" hadden met de binnenvaart en daar hun voorstellen op gebaseerd hadden (!!!). Afgesproken is nu dat IL&T cijfers verzamelt over de hoeveelheid boetes en ze ons toezendt om te evalueren hoe het boeteverloop is geweest en wat het "opgeleverd" heeft. (dit na een specifieke vraag hierom vanuit de vergadering). Verder is er afgesproken dat binnen het ILenT nog eens gekeken gaat worden wat boetebeleid betreft naar

- De proportionaliteit van de verschillende boetes die in de vakgroepen van de inspecteurs besproken zullen worden
- De aan te leveren cijfers rondom de boetes voor de volgende vergadering

- Hoe gaan de verschillende inspecteurs met de verschillende zaken om.
- Zoals in welke gevallen hanteert men:
  - Eerst een waarschuwing geven
  - Of direct een boete geven en daarbinnen:
  - wat is dan het boetebeleid wat betreft niet alleen de “boetes tot maximaal….” maar ook bij de vaste boetes per “delict”

Overstappen van S.I. naar Communautair certificaat en weer terug.
Na de vraag om duidelijkheid hieromtrent vanuit de ASV deelt IL&T de vergadering mee dat een schip niet terug kan van Communautair Certificaat naar SI zonder aan alle nieuwbouweisen te voldoen. Dit alles zou berusten op een misverstand in de communicatie hierover. We hebben er op aan gedrongen hier toch wel nu heel duidelijk in te worden , want dat dit voor veel schippers van essentieel belang kan zijn.

Naar aanleiding van dat punt heeft de ASV dezelfde middag van de vergadering nog de volgende mails naar alle betrokkenen doorgestuurd:

Goedemiddag allen,

Naar aanleiding van het onderwerp “overstappen SI naar Communautair certificaat en weer terug” wat wij vanmorgen besproken hebben wil ik u onderstaande mailwisseling toesturen. Mijn conclusie kan m.i. niet anders zijn dan dat deze mailwisseling aansluit bij hetgene ik had begrepen en Gerard Kester heeft verduidelijkt. Mocht er een andere invalshoek zijn dan hoor ik dat graag op korte termijn

“Beste David en Sunniva,
NBKB kan onderstaande inderdaad bevestigen. Is zo met IL&T afgesproken.
Hoop dat dit volstaat.
M.vr.gr.
NBKB

Goedemorgen,

Zoals telefonisch afgesproken heb ik voor u uitgezocht wat er gebeuren moet als u met uw schip nu van een CvO-R naar een CBB gaat en over een aantal jaren weer van een CBB naar een CvO-R terug wilt. Voorheen werd gesteld dat om terug te gaan van een CBB naar het CvO-R het schip aan de nieuwbouw eisen moet voldoen. ILenT heeft zijn visie hierin bijgesteld en heeft ons gezegd dat als een schip later terug wil van een CBB naar een CvO-R het schip niet meer aan de nieuwbouw eisen hoeft te voldoen, maar alle inmiddels verlopen overgangsbepalingen moeten allemaal worden uitgevoerd om opnieuw voor een CvO-R in aanmerking te kunnen komen.

Mocht u nog vragen hebben, dan hoor ik dat graag van u. Met vriendelijke groet, Register Holland bv

GTL
Krijg je met een oudere motor die toch voldoet aan de uitstootnorm b.v. door GTL een aantekening in je S.I. certificaat? Het antwoord was nee, maar het certificaat van de officiële meting volstaat ook. (Na de vergadering is hier met ILenT over doorgepraat. Men wist te vertellen dat men ermee bezig is en dat b.v. de Green Award wordt aangepakt , omdat de praktijk de Award inmiddels inhaalt voorbeeld hiervan was dat zonnepanelen en windmolens er helemaal niet in vernoemd worden.)

Afgesproken is voor de zomer, ongeveer in juni nog een keer bij elkaar te komen en tijdstip later bekend wordt gemaakt.

ILen T sluit handhavingsconvenanten af

ILen T sluit handhavingsconvenanten af met grote bedrijven, die dan minder gecontroleerd worden dan andere bedrijven

Bedrijven met wie zo’n convenant afgesloten is zijn:
Danser Containerline
Interstream Barging
VT Groep (Verenigde Tankrederij)
Wijgula

Ondertussen zijn de boetes sterk verhoogd tot wel vertienvoudigd voor overtredingen geconstateerd door het ILenT. Voor deze verhoging is alleen de CBRB geraadpleegd.

Dit staat er op de site van ILenT:

Een goed presterend bedrijf kan een handhavingsconvenant afsluiten met de ILT. Om in aanmerking te komen voor een handhavingsconvenant wordt het volgende verwacht:

Een intentieverklaring;
Een vooronderzoek. Dit betreft in het algemeen: een selfassessment, een nulmeting door de inspectie op object- en systeemniveau en een positief oordeel van handhavingspartners over de organisatie;
Een ontwikkeltraject. In veel gevallen komen verbeterafspraken uit het vooronderzoek naar voren die eerst moeten worden uitgevoerd. In sommige gevallen worden deze verbeterafspraken in een ‘ontwikkelconvenant’ vastgelegd;

Een handhavingsconvenant met wederzijdse afspraken.
Een convenant heeft een looptijd tussen de 2 en 5 jaar. Betrokken partijen hebben een inspanningsverplichting tot naleving ervan.

Met handhavingsconvenanten minimaliseert de inspectie het toezicht op de bedrijven met wie een convenant is afgesloten. Hierdoor kan de inspectie een groter deel van haar aandacht richten op de risico’s bij minder presterende ondertoezichtstaanden.

zie https://www.ilent.nl/over_ilt/het_werk_van_de_ilt/handhaving/toezicht/convenanten/handhavingsconvenanten/

Verslag klantenraad binnenvaart - politie

Op 11 mei vond er in Dordrecht een door de politie georganiseerde “klantenraad” plaats over de werkwijze van de politie m.b.t. de binnenvaartsector. Deze klantenraad kwam voort uit het overleg op 6 januari jl., gevoerd met de ASV naar aanleiding van een klachtenbrief.
In deze klachtbrief werden het (vaar)gedrag van de politie en de onbereikbaarheid van de diverse politie afdelingen van de Landelijke Eenheid aan de orde gesteld. Een van de conclusies op 6 januari was dat de discussie een breder kader verdiende, waardoor nu alle binnenvaartgerelateerde brancheorganisaties (VIBia, de ASV (Doortje en Esther), BLN-Schuttevaer, CBRB, Nautilus en BBZ/ beroepschartervaart) uitgenodigd waren om deel te nemen aan een klantenraad.
Initiatiefnemer de heer Hogervorst: hoofd dienst Infrastructuur van de Landelijke eenheid werd bijgestaan door dhr Hofs; teamchef Zeehavenpolitie Rotterdam en dhr Jansma, de operationeel specialist nautische, juridische zaken.
Het was een warme ontvangst, en het was ook erg warm in de vergaderruimte die op zolder plaatsvond waar maar een klein raampje open kon.

Veranderingen
Er is veel veranderd bij de politie de afgelopen jaren; de politie is genationaliseerd. Dit betekent dat de landelijke verdeling anders is geworden, waar je vroeger 26 meldkamers en regio’s had, is dat nu terug gebracht naar 10 meldkamers.

Dat dit problemen geeft met de telefonische bereikbaarheid voor de binnenvaart moge duidelijk zijn.

Bereikbaarheid
Een van de aanleidingen van de klachtenbrief was het feit dat de politie in een aantal gevallen onbereikbaar bleek. Dat gold zowel voor een bereikbaarheid per marifoon (geen antwoord geven als men opgeroepen wordt) als per telefoon.

De politie op het water (geldt meer voor de Landelijke Eenheid dan Zeehavenpolitie) is niet altijd goed direct bereikbaar. Heeft te maken met het feit dat men (zowel bij 112 als 0900-8844) na doorschakeling terecht komt bij één van de 10 Regionale Eenheden van Nederland. De Landelijke Eenheid heeft geen eigen meldkamer en wordt dus pas bereikt als het personeel op de meldkamers van de Regionale Eenheden het in dát specifieke geval zinvol achten de Landelijke Eenheid (Infrastructuur) in te schakelen. Hier gaat het snel fout bij een melding vraagt men een straatnaam te geven, of kan het gemelde niet goed of helemaal niet inschatten en dus juist handelen. Waar wij vroeger Driebergen belden kan de binnenvaart nu enkel een van de 10 regionale eenheden bellen dus 112. Vaak lukt het beter via een verkeerspost van Rijkswaterstaat / Havendiensten, omdat deze weten welke Rijksvaartuigen er in hun gebied op dat moment varen.
Dus hoewel de Landelijke Eenheid “ermee bezig is” blijft het erg belangrijk dat schippers het laten weten als de bereikbaarheid van de politie te wensen overlaat.

We hopen maar dat er snel een oplossing komt, waardoor wij wel goed geholpen kunnen worden als binnenvaart. Dat het

nu niet goed werkt weet men, en we hebben bijvoorbeeld de Westerschelde besproken dat er soms zeevaart met 35 km vaart en de daaruit ontstane giga-golfslag de binnenvaart behoorlijk in problemen kan brengen en er niet geklaagd kan worden en de loodsen niet ter verantwoording worden geroepen of beboet. Dat er geen beperking van snelheid is voor de zeevaart en dat er zeer gevaarlijke situaties zo ontstaan (bijvoorbeeld schepen met zware rollen van over de 20 ton) en dat men juist zo voor veiligheid is maar hier niet thuis geeft. Staat genoteerd. De ASV heeft nog geopperd het eventueel via de post te laten lopen die het nu vaak laat afweten bij meldingen en er nu dus niks gebeurt.

Gewijzigde taakstelling politie
In een presentatie legt de politie aan de sector uit op welke manier de taken van de politie veranderd zijn Van primair schipper naar primair politieman, van toezicht houden naar toezicht én opsporing
Van afwijkende taken in vergelijking met politie op het land naar dezelfde taken.
Datgene waar veel schippers problemen mee hebben, omdat er toch vaak sprake is van het feit dat men min of meer in een privé omgeving binnenkomt, is het feit dat de politie volledig bewapend
Is.

Er is nog steeds politie op het water maar de taakstelling is uitgebreid: opsporen en vervolgen van de “echte” criminelen. Op politieboten (dus ook tijdens controles) komen schippers steeds vaker “politiemensen” tegen en minder vaak “schippers”
De taakstelling van de politie valt onder te verdelen in 4 hoofdsegmenten Transportcriminaliteit/ Mobiel banditisme/ Afpakken crimineel/ en Aanpak onveilig gedrag.

Bij die verschillende taaksegmenten horen weer de deelgebieden zoals hieronder inzichtelijk is gemaakt:
- Transportcriminaliteit
  - Ladingdiefstal / verduistering
  - Vervoer illegale goederen (drugs, wapens, gestolen goederen etc.)
  - Afvaltransporten
  - Uitbuiting en mensensmokkel
- Mobiel banditisme
  - Tegengaan en oppakken van rondtrekkende criminelen, met name vanuit het ((voormalige) Oost-Europa.
- Afpakken crimineel vermogen
  - Witwaspraktijken
  - Ontnemen geld uit criminele activiteiten (dure auto’s, speedboten)
- Aanpak onveilig gedrag
  - Afhandeling ernstige en complexe ongevallen/aanvaringen
  - Controle van vaartuig, bemanning en lading

De politie verricht deze taken via toezicht en opsporing per boot en auto.
opsporing en toezicht
De politie werkt (in tegenstelling tot vroeger) meer vanuit opsporing dan vanuit toezicht. Als vanuit toezichthoudende bevoegdheden wordt gecontroleerd zijn andere organisaties (ILT, ISZW, Agentschap telecom) altijd eindverantwoordelijk. Dat neemt niet weg dat de politie in de meeste gevallen beide mogelijkheden heeft. Het eindresultaat telt.
Ook als een andere instantie toezichthouder is, kunnen gevallen zó ernstig zijn dat de politie via bijvoorbeeld strafrecht een eigen taak heeft en houdt; immers ernstige overtredingen van toezichthoudende wetten gaan vaak samen met zaken als fraude, valsheid in geschrifte etc.

De politie gaf aan op onze vraag dat er A tot E statussen voor schepen zijn. Bij A ben je een goedgekeurd schip met bemanning en bij E mankeert er veel aan het schip en of bemanning, en/of is er al heel lange tijd geen controle meer geweest . Volgens de politie maken sommige schippers er een potje van. Als er te vaak iets niet klopt dan is er dus meer controle op deze schepen nodig volgens de politie. Het probleem voor schippers is dat dit niet te controleren of aan te vechten is en je als je eenmaal in een categorie beland bent je je hier niet tegen kunt verweren. Ook het feit dat grote kantoren en rederijen ontzien kunnen worden wat betreft controlefrequentie middels het afsluiten van een convenant bij IL&T roept de vraag op of dit niet kan leiden tot ongelijkheid. Controles zijn tenslotte voor iedereen hinderlijk en kosten veel tijd

Samenwerking ILT / Binnenvaartwetgeving
Voor technische zaken / CVO’s is ILT eindverantwoordelijk. De politie meldt een geconstateerde overtreding aan via een boeterapport, waarna ILT de boete oplegt. Eventueel beroep gaat niet via de strafrechter, maar via de bestuursrechter.
In principe controleert men op het water (politie, RWS) alleen technische zaken die tussen verschillende keuringen door gemakkelijk wijzigen (brandblussers, gladde vloeren, losse afschermingskappen op draaiende delen etc.) Dit geldt ook voor bijvoorbeeld schepen van de bruine vloot. Zaken waarvan het niet aannemelijk is dat die veranderen (dikte staal, Meggertest, machinekamergeluid in stuurhut etc.) worden in principe niet gecontroleerd. Dat neemt niet weg dat iets dergelijks (er werd een hete kachelpijp genoemd die er al jaren, ook tijdens de SI-keuring stond) theoretisch wel een strafbaar feit oplevert, want de wet verbiedt het. (vergelijk: een fietser die middenin een stille polder zonder verkeer bij een kruising geen richting aangeeft is theoretisch ookgewoon strafbaar en kan dus een bekeuring krijgen)

AIS
De politie geeft aan dat de eerste tijd met name gecontroleerd wordt op het hebben van AIS en op de vraag of AIS aanstaat. Met het uitzenden van onjuiste gegevens wordt vooralsnog wat soepeler omgegaan, mede omdat er nogal wat fouten in het systeem zitten. Dit is overigens zeker geen vrijbrief om bewust onjuiste gegevens uit te zenden.

Schippers vinden dat bij de politie AIS nogal eens uitstaat, terwijl dit alleen mag ten behoeve van opsporing. Sommige aanwezigen twijfelen of dit altijd het geval is. Politie geeft aan dit intern nog eens goed te communiceren, maar geeft ook concrete voorbeelden van zaken waarbij dit wel degelijk nodig is.
Politie boten moeten dus ook hun AIS aan hebben staan als zij aan het werk zijn, enkel tijdens opsporen en als er daadwerkelijk noodzaak toe is mag hij uit staan.

Golfslag zeeschepen op de Westerschelde
Schepen ondervinden (te) veel hinder van de golfslag van de steeds grotere en snellere zeeschepen op de Westerschelde en de politie is dan vaak niet te bereiken. Hoewel dit meer een probleem voor RWS (verkeersposten) is, treft dit wel zeer de veiligheid, dus ook de politietaak. Ditgegeven zal nadrukkelijk worden doorgezet naar de operationele collega’s van de afdeling Zuidwest (waaronder Zeeland valt)

Bewapening politie
Schippers ergeren zich nog wel eens aan de totale bewapening van de politie op het water. Voorbeelden van overlast die genoemd worden zijn:
  i. De politie kan bijna de machinekamer niet in
  ii. Schade aan meubilair door uitstekende voorwerpen (holster e.d.)
  iii. Angstig wegduikende kinderen
De politie geeft aan dat het hebben van volledige bewapening een feit is en blijft. Het is daarnaast uiteraard wel de verantwoording van de diender zelf zich correct en sociaal te gedragen ten opzichte van wie dan ook; mochten hier echt in concrete gevallen ergernissen (klachten) ontstaan, dan horen we het graag.

De huidige politie is dus altijd bewapend. Er is wel gevraagd op te letten als er kinderen in de stuurhut zijn hier rekening mee te houden. Het komt bij een bezoek nogal snel intimiderend over als men met 2 man in uniform en bewapend aan boord komt.

Vaartuigen politie
De Landelijke Eenheid heeft een paar vaartuigen afgestoten en misschien volgen er nog een paar; dat neemt niet weg dat er voldoende boten zijn en blijven en dat het totaal aantal draaiuren t.o.v. ee-

rdere jaren ongeveer gelijk is.

Reddingsvesten
Hoewel alle aanwezigen doordrongen bleken te zijn van het feit dat er onveilige situaties zijn waarin het dragen van een reddingsvest een verplichting kan zijn, hebben de organisaties van (vooral) particuliere schippers moeite met de wijze waarop deze verplichting moet worden uitgevoerd. Het tot in je bijbootje aan toe verplicht zijn dit te dragen waarbij de pleziervaart om je heen vrolijk zonder zwemvest de wonderlijkste capriolen uithaalt is maar een van de voorbeelden die tot fronsende wenkbrauwen stemt. We hebben aangegeven dat we er ongelukkig van worden dat het op deze uitgebreide wijze een plicht is geworden en er op gehandhaafd wordt. De ASV heeft uitgelegd dat we allemaal wel snappen dat bij werken aan dek, het verstandig is een reddingsvest te dragen, maar dat er genoeg situaties zijn waar het naar onze mening niet nodig is de verplichting opgelegd te krijgen. Het is bedoeld als veiligheidsmaatregel voor de binnenvaart, een groep die meestal geboren is op schepen, en zich goed weet te bewegen aan boord en gevaren weet in te schatten.

VIbia maakte op het overleg inzichtelijk via een foto die alle beroepsbladen heeft gehaald van een hele delegatie Kamerleden, begeleid door binnenvaartbestuursleden die aan boord van een binnenvaartschip gaan en door het gangboord lopen ZONDER zwemvesten, hoe makkelijk zo'n overtreding begaan kan worden (wetende hoe hoog de boetes tegenwoordig zijn levert dat een leuk sommetje op, wat dit een goedbedoelende schipper die de binnenvaart wil promoten zou hebben kunnen kosten).

Het lijkt er voor o.a. VIBia en de ASV op dat deze regelgeving veel te ver doorgeschoten is. Nu heeft de politie ook cijfers wat verdrinkingen betreft en die gaan ervan uit dat 70% van de dodelijke ongevallen voorkomen hadden kunnen worden als er een reddingsvest gedragen was. De politie heeft de cijfers ter beschikking gesteld op verzoek van de CBRB en dat levert een toch wel wat opvallend beeld op. Gedurende 4,5 jaar (tussen 2008 en 2012, recentere cijfers zijn er niet) waren er 20 overboord gevallen personen in de binnenvaart (tegen bijna 2 maal zoveel , namelijk 39 in de pleziervaart) die daarbij omgekomen zijn.

De politie spreekt uit "Uiteraard begrip te hebben voor de (on)mogelijkheden een reddingsvest te dragen, maar zeker als de veiligheid in het geding is, zal er zeker worden ingegrepen".

Vanaf dit jaar wordt gecontroleerd op het dragen van reddingsvesten. De politie geeft aan hoe e.e.a. tot stand is gekomen: bij 70% van de dodelijke ongevallen was de oorzaak verdrinking gekoppeld aan het niet dragen van reddingsvesten; zie gegevens onderaan dit verslag. (meegestuurd op nadrukkelijk verzoek van enkele vertegenwoordigers)

Totaal 2008 - 2012	Overboord gevallen	Bij scheepsongeval	Overige doden	
Recreatievaartuig	39	8	1	48
Beroepsvaartuig	20	8	6	34
Woonschip / hotelschip	4	0	2	6
Kitesurfer	0	0	3	3
	63	16	12	91

Deze cijfers lijken de vertegenwoordigers van de ASV te onduidelijk om hier zulke vergaande conclusies uit te trekken.

De ASV spreekt uit dat we snappen dat het juridisch erg vervelend is als men een lichaam niet vindt, omdat de verzekering dan niet uitkeert en de overheid veel middelen moet inzetten voor een dure zoektocht. Maar de vraag is of deze maatregel die zoveel consequenties heeft voor het dagelijkse leven aan boord dit allemaal rechtvaardigt, om niet te spreken van de investeringen die gedaan moeten worden in vele zwemvesten en dure jassen met ingebouwde zwemvesten en de keuringskosten die daarbij horen. (je bent tenslotte ook verantwoordelijk voor eventuele gasten aan boord) .

Ook het van boord lopen zonder zwemvest is genoemd, als je plat tegen de muur ligt dan...mag je zonder zwemvest lopen zegt de politie. Voor de ASV is dit een grijs gebied waar je in terecht komt, waarbij onzeker is of je wel of geen bekeuring krijgt; het blijft mensen werk, ook het politie werk, en dus is op dit vlak niets veranderd met vroeger: er zijn leuke en minder leuke agenten en een zaak blijft verschillend gewogen.

Vragen aan de ASV leden
Ook in de zwemvesten discussie blijkt dat de meningen verschillen. Andere bonden kiezen voor het standpunt dat er altijd een zwemvest gedragen dient te worden. Wat vinden de ASV leden?

- Moet er een onderscheid zijn in personeel of familiebedrijf?
- Moet er een onderscheid zijn in omstandigheden (afspuiten op de Waal, kan dat zonder zwemvest bijvoorbeeld?)? Zo ja welke?
- Zijn er nog meer opties?

Verder wordt de vraag opgeworpen: er vinden veel meer verdrinkingen plaats in de pleziervaart t.o.v. de beroepsvaart. Nu gaan er stemmen op "als het in de beroepsvaart verplicht is dan ook in de pleziervaart" wat vinden onze leden daarvan?

De politie staat open voor input van de kant van de binnenvaart. Dus als u nog onderwerpen heeft horen we die graag van u.

Geloei in Rotjeknor

In mei wordt het begin gemaakt van de bouw van een “floating farm” in de Merwehaven. Ja echt……er zijn geen ligplaatsen voor schepen hoewel er een enorm tekort is maar er gaat wel een drijvende koeienstal gebouwd worden. Initiatiefnemers UitJeEigenStad, Beladon (ontwikkelaar van drijvend vastgoed) en Courage (LTO en NZO) speelt met de zelfvoorzienende drijvende boerderij in op de groeiende vraag naar kwaliteitszuivel en andere dagverse voedingsproducten terwijl de beperkt beschikbare ruimte op het land in tact blijft, zegt men. Zou de melk van een hogere kwaliteit worden als de koeien hun melk al schommelend afgeven?

Leuvehaven, Rijnhaven, het Boeregat, Zalmhaven, Spoorhaven en zo nog heel wat andere Rotterdamse havens zijn verdwenen of voor de binnenvaart ontoegankelijk gemaakt. De binnenvaart wijst er al jaren op dat er een ligplaatsentekort is maar er wordt vrolijk een boerderij gebouwd in een haven, ooit bedoeld voor de binnenvaart. Men durft dit project ook nog diervriendelijk te noemen, alsof de natuurlijke habitat van een koe niet de vaste wal is, liefst aan de rand van een watertje met wat bomen in de buurt. Of zien deze innovatieve ontwikkelaars niet hoe tevreden koeien zijn als ze zo kunnen leven. Het is een gotspe om het woord diervriendelijk in dit geval in de mond te durven nemen. Het is ook een regelrechte belediging van de binnenvaartsector als men wel de een na de andere haven sluit voor de binnenvaart, vaak onder het mom van “overlast voor de walbewoners” terwijl deze koeien toch ook de nodige uitstoot zullen produceren.

Qua ligging lijkt ons “bewustwording van de stadsbewoners” ook een vreemde aanname, aangezien het nu niet bepaald zo is dat je in (het centrum van) de stad met deze drijvende boerderij geconfronteerd zult worden. Ondertussen weten we dat er juist een probleem is met de hoeveelheid koeien en de melkprijs en dat daar een bepaalde hoeveelheid land bij hoort voor die beestjes, wat schiet de agrarische sector hier dan mee op?

Als je denkt dat dit een 1 april grap is: geloof het maar niet Zie http://www.nieuws.top010.nl/floating-farm-rotterdam.htm

Maar het kan nog gekker in 010.
De Maashaven blijft dan wel voor de binnenvaart bestemd, zegt men, maar men wil een getijden park maken achter in de Maashaven en daarom zouden alle ligplaatsen (pontons) dwars komende te liggen in de Maashaven. Dat gaat leuk worden met veel wind!

Op de site van nieuws.top10 lezen we dat er een kleinschalig project van drijvend bouwen wordt voorbereid, sterker er is al een overeenkomst getekend tussen Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam N.V. en Stichting Schreudersgroep (SSG) die de ontwikkeling mogelijk maakt. Nu is er een mooi doel: het gedachtengoed van de SSG betreft “het introduceren en toepassen van een nieuwe vorm van gebiedsontwikkeling met als doel oude stadshavens weer tot bron te maken van werk, huisvesting, scholing, en recreatie”. Wat is er mis met ligplaatsen voor de binnenvaart en havens waar we werken kunnen aan onze schepen of goederen kunnen overslaan? Zeker nu blijkt uit reacties van (wal)bewoners dat die al die manoeuvres van die schepen graag zien, dus qua recreatie is er ook niets mis met een haven in de stad. Ooit was dat (wat mij betreft) juist de charme van die stad, (dat was toen ik nog gewoon “walbewoner” was).
Na al die andere verdwenen of ontoegankelijk gemaakte havens in Rotterdam noemen we de laatste haven waar ook kleinere schepen kunnen liggen opeens een “oude haven”, en moet daar hoognodig iets anders gebeuren dan het gebruiken voor ligplaatsen voor de binnenvaart.

De Maashaven pilot omvat volgens nieuws.top010 een locatie ter grootte van twee ligplaatsen. Maar wat zijn twee ligplaatsen? Ik denk maar zo niet 2 spitsenlengtes. Het is nogal een verschil: een 135 meter schip of een spits van 40 meter?
Meer weten?
http://www.nieuws.top010.nl/floating-farm-rotterdam.htm

Verslag Maashaven

Gisteren zijn Sunniva, Gerberdien, Cor, Esther en Doortje naar de presentatie Maashaven geweest in de Maassilo. We waren gelukkig goed op tijd en daarom konden we bijna gelijk de eerste presentatie ronde in, omdat het snel heel druk werd en velen moesten een ronde wachten of kregen geen plek.

De eerste presentatie ging over het getijdenpark.

Het is de bedoeling dat Maashaven oostzijde 200 meter een aflopend soort strand naar grasveld wordt gemaakt in 4 treden naar het water toe. Waardoor het onderste deel elke keer met vloed onder water komt te staan. Het volgende niveau af en toe het derde nog minder en het hoogste gedeelte niet. De bedoeling is dat het tevens golfslag dempend is waardoor de dijk niet verhoogt hoeft te worden, dit is verteld maar waarom zou de huidige hoogte niet goed zijn, men wil namelijk niet de hele haven verhogen en heb niet echt gehoord dat de dijk te zwak is. Het grasveld/park bovenste trede kunnen de mensen lekker barbecueën en in het zonnetje liggen. De kindertjes kunnen schommelen onder de betonnen metrobaan waar men schommels aan zou kunnen hangen en ook de andere niveau,s zien er op het plaatje schitterend uit met plasjes, groene pollen en roze bloemetjes.

Je gaat gelijk denken mooi, ja de buurt kan zeker groen gebruiken maar waarom daar? En waarom niet in een lege Rijnhaven? En hoe lang blijft het mooi na bijvoorbeeld een keer hoog water hoe ziet het dan er uit? Slaat alles groen uit van de aangroeiing, dus er kwamen al snel veel problemen uit de goed gevulde zaal vol schippers en walbewoners, ook dat er snel vuil in komt als mensen er gaan recreëren, er ook vuil in drijft en achterblijft als het water zakt, dat er dan een weelde plek ontstaat voor ratten en muggen die er nu al zitten, maar hier was men nog niet van op de hoogte en had hier nog niet bij stil gestaan en zouden dit probleem zeker mee nemen. Er werd verteld dat het nog maar een idee is allemaal en er nog van alles mogelijk is.

Ook het gevaar ervan dat er zomers gezwommen gaat worden met name door kinderen is genoemd. Schippers vonden het niet zo,n goed idee, ze zijn best voor groen maar hebben grote vraagtekens of dit plan kan slagen, en er werd geopperd om dan maar in de Rijnhaven dit plan uit te voeren, immers die ligt leeg nadat de

schippers ook deze haven uit zijn gejaagd en de zielige drijvende bomen maken het een lege troosteloze haven waar ruimte genoeg is voor zo'n experiment.

De 2 e presentatie sloot aan op de eerste en werd door een medewerker voor de havendienst gehouden hij liet schitterende foto,s van vroeger tot nu en in de toekomst zien. En ook hoeveel tonnen er per vrachtwagen spoor trein binnenvaart en pijpleiding ging. En jawel we doen het goed als binnenvaart en de man benadrukt hoeveel tonnen naar het achterland gaat en natuurlijk een foto van de waal alsof dat de enige weg naar het achterland is maar goed vast goed bedoeld.

En jawel daar was de afbeelding van de haven met de pontons van 50 meter dwars op noord en zuid kade waarop er gelijk vanuit de zaal geroepen werd dat past toch nooit als er een 110 meter op moet liggen maar er zouden palen bij komen als voor deze optie gekozen wordt. Er werd ook commentaar gegeven dat het niet lekker is om met dwarse wind aan te leggen als de steigers zoals getoond op de tekening met nieuwe indeling. Door Cor Le Sage werd uitgelegd waar meestal de wind vandaan komt als het hard is en dat dan in de huidige situatie veel makkelijker aan te leggen is. Ook het slingeren werd benoemt dat de schippers verwachten dat dit heviger zal zijn bij het binnenlopen van de golven als je eenmaal daar aangemeerd bent op de dwarssteigers.

Ook werd gezegd dat met de kop in de wal niet prettig liggen is, omdat je dan eerst over je eigen schip naar voren moet lopen dan het ponton op moet en dan een loopbrug over moet om aan de kade te komen, dat dit nu veel handiger is voor mensen die niet zo mobiel zijn om welke reden dan ook. Tevens werd aangedragen dat de pontons zo moeten worden dat het mogelijk is om met brancard er over te lopen, daar zijn nu problemen mee op het oude Rijnhavenponton i.v.m. deksels is de ervaring.

Volgens de havendienst creëerden men met de nieuwe ligplaatsen meer ligplaatsen, maar dat wordt sterk in twijfel getrokken omdat er aan weerskanten 3 schepen kunnen en in de huidige situatie de rijen soms bijna dicht liggen tussen ponton en kade als veel schepen de haven aandoen bijvoorbeeld met kerst. Er is even geteld met Cor le Sage en idd dat valt te betwijfelen.

Er kwam een vraag uit de zaal of er verplicht kop op steiger gemeerd moet worden of dat het ook andersom mag. Eigenlijk wist de presentator dit niet maar dacht dat het mocht, omdat er vroeger zeeboten lagen en het dus om een sterke kade ging. In de zaal bleek nog een havendienst medewerker te zijn die zei dat daar nog niet over nagedacht was.

Wel vond deze meneer dat de actieve vaarders in de Welplaathaven nooit zeurden over deze mooie ligplaatsen en hier heel graag lagen. Er kwam veel lawaai op deze opmerking o.a. dat je daar enkel komt als je moet laden niet om gezellig te liggen dat je daar enorm slingert. Dus toen begon Sunniva haar woordje te doen, dat het havenbedrijf altijd maar oppert dat we maar even hoeven te liggen en dat de praktijk anders is.

Sunniva heeft dus de mensen in de zaal uitgelegd dat we wel eens wat langer moeten liggen voor mantelzorg of ziekenhuis bij ziekte en andere sociale omstandigheden. En dat de Maashaven daar een fijne en ondertussen de enige locatie voor was in het grote Rotterdam. De havenstad die door de binnenvaart groot geworden is. Dat de schippers vele havens al ingeleverd hebben zoals Persoonshaven, Zalmhaven, Leuvehaven, Boerengat, Spoorhaven en Binnenhaven en Rijnhaven, dat de ligplaatsen dus zwaar versoberd zijn en dat ze zelf een geboren Rotterdammer is en zich niet meer zo thuis voelt omdat ze vele jaren met grote tevredenheid in de zalmhaven lag en ook hier is weg gejaagd .Dat schippers een plek nodig hebben om ook hun sociale zaken te regelen zonder opgejaagd en weg gejaagd te worden, en zorgeloos te kunnen liggen en dat dit dan je thuis is. Ze zei dat ze het de medewerker van de havendienst kwalijk nam dat schippers enkel actief horen te zijn omdat wij dit te vaak horen van vele partijen en dat dit niet klopt, maar ondertussen voor schippers vele ligplaatsen versoberen weg gehaald of beperkt worden met borden. Hartverwarmend was dat de bewoners van de Maashaven heel veel om de binnenvaart geven en dit verhaal ook goed begrepen en waardeerden en dat lieten ze ook goed merken aan de presentator.

Er is gesproken over auto afzetplaats en er werd vol trots gezegd dat er 2 zijn en men dacht toch echt dat dit tot tevredenheid zou zijn, maar helaas. De eerste is in de ingang aan stuurboord zijde invarend. Dat is bij de speelstad en dat er dus moet worden omgelopen en dat is best een stukje. Men gebruikt deze dus zelden. Dus dat wordt op vrijdag leuk, kwam uit de zaal, wachten op elkaar voor de enige andere plek bij de Rijnvaartsteiger. Het voordeel van nu langs de kade liggen en de auto er af zetten vervalt in de nieuwe situatie dus dat betekent meer schepen die via die ene auto afzetplaats hun auto er op of af willen zetten.

Leny van Torenburg probeerde ook nog even het woord te nemen en stelde een onderzoek voor van de dwars steigers waarop Cor gelijk zegt NEE dat moet je niet doen en legde uit waarom. We zijn er hier allemaal over eens dat deze variant niet werkt voor de binnenvaart en dat het handiger is om het te houden zoals het is en dat schippers het niet willen, dus dat er dan ook niks onderzocht hoeft te worden. Zij vond duidelijk dat er een onderzoek moest komen en als er geen schippers en ASV in de zaal hadden gezeten, was er dan natuurlijk een onderzoek gekomen naar de dwarssteigers.
Na afloop heeft Cor nog met de man van de havendienst gesproken en de man erop geattendeerd dat mevr. V Toorenburg niet de hele binnenvaart vertegenwoordigd. Dat was deze man wel duidelijk zei hij.

Jessica van der Akker heeft een tekening gemaakt waar een variant van de huidige steiger is gemaakt met een knik naar de noord kant waardoor de ponton kan blijven en ook een getijdenpark.

Er is ook een idee over een brug in het midden van de haven, men ziet het nadeel er ook van voor de schepen de planning voor daadwerkelijke realisatie zijn er nog niet. Na de presentatie hebben we nog met enkele mensen gesproken uit Katendrecht die blij zijn met de binnenvaart en de haven, ze genieten van hun uitzicht hebben het over de vele schepen met kerst en de feesten in de ruimen met o.a. oud en nieuw, zij vertelden geen enkele overlast te hebben, en het eigenlijk alleen maar leuk vinden die schepen en schippers. Omdat we nog een papier met vragen konden invullen die de havendienst mee zou nemen hebben we tegen de bewoners gezegd dat het argument tegen kop voor aanmeren, dat ze dan last van schijnwerpers in hun huiskamer krijgen als schepen aanmeren. De havendienst medewerker kwam nogmaals met ons praten en hebben we nog even duidelijk gemaakt hoe het handiger is zoals het plan van Jessica en we hebben de tekening van haar laten zien. Hij benadrukte dat hij voor de langsliggers mee had gedacht en die niet in de kou wilde zetten.

We kijken terug op een waardevolle bijeenkomst waar we als ASV goed vertegenwoordigd waren.

Esther, Doortje, Sunniva, Cor en Gerber-dien

Overleg Tweede Kamerfractie PvdA en SP 19 mei 2016

“Er moet wat gebeuren want die schepen worden NU gesloopt”

Dit zei Lutz Jacobi tijdens het overleg wat ze had met de ASV op 19 mei. De vraag was ‘wat kunnen we nog doen’? Want een motie is volgens Jacobi “een vriendelijke vraag” en wat de minister daarmee doet is maar de vraag, gezien de ervaringen opgedaan met de reeds aangenomen moties. De bewuste donderdag werd er daarom gesproken over de aangenomen motie Graus die maar niet uitgevoerd wordt. Ook de SP gaat zich beraden: ‘wat kunnen we nog doen om de minister te dwingen stappen te zetten die de diversiteit van de binnenvaart beschermen’? Oftewel: hoe kan men afdwingen dat een essentieel deel van de binnenvaart NIET gesloopt wordt? Na de VVD in de persoon van Betty de Boer is er nu een tweede regeringspartij die zich er hard voor wil maken om hier iets aan te doen. En dat terwijl er diverse oppositiepartijen zijn die zich ook al duidelijk uitgesproken hebben tegen de gang van zaken zoals het nu gaat en voor het behoud van de oudere,(specifiek de kleinere) binnenvaart. Ook met dit overleg werd weer duidelijk dat de SP zich voordurend blijft inzetten maar het zo langzamerhand ook niet meer lijkt te weten. Aan de andere kant….de motie Graus waarin gevraagd wordt schepen beneden de 86 meter te vrijwaren van de CCR regelgeving met terugwerkende kracht is tenslotte niet voor niets aangenomen. De oppositiepartijen hoeven kennelijk niet overtuigd te worden. Dus buigt de SP zich inmiddels weer over het schrijven van een nieuwe motie. De ASV is blij dat dit onderwerp, ondanks de lastige problematiek waarmee het gepaard gaat, toch weer op de agenda geplaatst kon worden. Er is door de ASV gezegd….zolang er nog 1 schip vaart wat dit betreft zolang gaan we door. Gelukkig blijft de politiek de binnenvaart hierin steunen. We zijn benieuwd naar de motie die de SP aan het voorbereiden is. Zou er toch nog een kans zijn voor de diversiteit van de Nederlandse vloot?

Aan non-verbale communicatie is er bij Lutz Jacobi geen gebrek. Het ongeloof spat van haar gezicht als de ASV op 19 mei uitlegt in welke mate de boetes in de binnenvaart verhoogd zijn. Zij ziet onmiddellijk overeenkomsten in andere sectoren waarin de kleine zelfstandige benadeeld wordt door regelgeving ten opzichte van grote bedrijven. Het feit dat het ILenT de sector in zijn geheel gepasseerd heeft alvorens met de adviezen voor deze hoge boetes te komen kon in haar ogen geen goedkeuring verdragen. ‘Daar moeten we echt iets aan doen, dat kan zo niet. En vriendelijk vragen heeft geen zin”. Dus besluit Jacobi dat het het beste is ervoor te zorgen dat heel die regelgeving maar teruggedraaid wordt. Daarna zou het ILenT maar eens om de tafel moeten gaan met de hele sector en van daaruit met een gedragen voorstel moeten komen over het boetebeleid. Gezien de ervaringen uit het recente verleden heeft de ASV het volste vertrouwen in het feit dat de PvdA hier ook echt actie op gaat zetten.

Politiek, politiek

Naar aanleiding van het Algemeen overleg in de Tweede Kamer heeft de ASV het volgende naar de politiek gestuurd

Het AO Scheepvaart van april komt er weer aan terwijl er op dit moment ook net een interessant rapport van Panteia is verschenen.
De ASV heeft naar aanleiding van het rapport dat Panteia recentelijk heeft uitgebracht een aantal vragen

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

Het rapport zelf; http://panteia.nl/Nieuwsoverzicht-Panteia/~/media/7%20Panteia/Files/Toekomst%20en%20vernieuwing%20vloot%20zand-%20en%20grindvervoer%20eindrapport.ashx

Mogelijke vragen ten behoeve van het AO scheepvaart

Is de minister op de hoogte van het feit dat Panteia een rapport heeft uitgebracht getiteld “toekomst en vernieuwing vloot zand en grindvervoer” waaruit het tekort aan (kleinere) beunschepen aangekondigd wordt?

Is de minister op de hoogte van het feit dat uit het betreffende rapport blijkt dat als gevolg van de crisis het aantal schepen enorm is uitgedund?

Is de minister het met mij eens dat hiermee een omgekeerde modal shift aan de gang is vervoer over water gaat naar vervoer over de weg?

Is de minister het met mij eens dat dit in strijd is met de Europese voornemens uitgedrukt in het Witboek Transport waarbij er gestreefd wordt naar verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water (en spoor)?

Is de minister ook op de hoogte van het feit dat de files op de weg almaar toenemen en de EVO als oplossing kennelijk alleen betere afstemming binnen de vrachtwagensector kan bedenken?

Is de minister ook op de hoogte (vanuit hetzelfde rapport van Panteia) dat er door het verdwijnen van de categorie kleinere schepen vele bestemmingen onbereikbaar worden voor vervoer over water, ergo de files nog meer zullen toenemen zoals ook al aangegeven door de ASV d.m.v. het pamflet “kleine binnenvaart de moeite waard”?

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

Welke maatregelen zou de minister hieromtrent voor willen stellen?

Is de minister het met mij eens dat we inmiddels duidelijk hebben dat de positie van de particuliere binnenvaart aan zo’n druk onderhevig is dat meer markttransparantie een eerste voorwaarde is om de markt een gezonder speelveld te geven? (gezien het feit dat uit het betreffende rapport blijkt dat als gevolg van de crisis het aantal schepen enorm is uitgedund)

Is de minister het met mij eens dat er na al die jaren van overleg nu werkelijk iets tot stand gebracht moet worden wat die transparantie garandeert, zodat er meer

een level-playingfield kan ontstaan tussen verlader, bevrachters en schippers in de binnenvaart?

Is de minister op de hoogte van het feit dat in hetzelfde rapport geconstateerd wordt dat het aflopen van overgangsbepalingen in het ROSR alsmede de milieu-eisen in Rotterdam op korte termijn een verdere afname zal bewerkstelligen terwijl het ladingaanbod gelijk zal blijven, dan wel toenemen.

Is de Minister ook van het feit op de hoogte dat de CCR in haar eigen rapport "schepen van de toekomst" (2002) schrijft:
"Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere."
En "Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen."

Is de Minister met mij van mening dat inmiddels blijkt dat bepaalde vlootsegmenten (de kleine binnenvaart) wel degelijk zwaarder getroffen wordt, zoals ook al bekend had mogen zijn vanuit het Duitse rapport uit 2001 waaruit duidelijk werd dat voor kleinere, oudere schepen het voldoen aan ROSR regelgeving financieel onhaalbaar is en technisch niet uit te voeren is.

Op welke momenten heeft de Minister dit bij de CCR ter sprake gebracht?
Welke stappen gaat de Minister zetten om het restant van de kleine binnenvaart te behouden?

Welke stappen heeft de Minister gezet om de aangenomen motie Graus (33450, nr. 17, was nr. 8) uit te voeren?

Op welke termijn wil de Minister de aangenomen motie Graus (33450, nr. 17, was nr. 8) uiterlijk uitvoeren?

Aangenomen motie Graus:

Vergaderjaar 2013-2014
Vergaderingnummer 37

Datum vergadering 17 december 2013
Gepubliceerd op 7 maart 2014
De voorzitter:
De motie-Graus (33450, nr. 8) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:
De Kamer, gehoord de beraadslaging,
verzoekt de regering, bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) aan te dringen om de (nieuw)bouweisen die men voornemens is in te voeren voor de binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter,
en gaat over tot de orde van de dag.
Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 17, was nr. 8 (33450).

In stemming komt de gewijzigde motie-Graus (33450, nr. 17, was nr. 8).

De voorzitter:
Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de PVV, Bontes, de SGP, het CDA, de ChristenUnie, de VVD, 50PLUS, de PvdA, de PvdD en de SP voor deze gewijzigde motie hebben gestemd en de aanwezige leden van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

Vragen voor het AO (Algemeen Overleg in de Tweede Kamer over de binnenvaart) 21 april 2016

Naar aanleiding van het feit dat de ASV de belangen van de binnenvaart optimaal wil behartigen sturen wij voorafgaand aan een AO voorstelvragen door naar de diverse politieke partijen. U kunt zelf controleren wat de partijen ermee doen

Sunniva Fluitsma
Vragen voor het AO (Algemeen Overleg in de Tweede Kamer over de binnenvaart) 21 april '16

Ligplaatsen onder andere Boven- IJssel ;
In het verleden zijn er mede op aandringen van de CCR uit veiligheid overwegingen, Vluchthavens langs de gehele Rijn gesitueerd .
Deze vluchthavens om de 30- 40 km. hadden in tijden van hoogwater en ijsgang berging mogelijkheid voor de binnenvaart. Deze vluchthavens zijn voor een deel omgevormd tot jachthavens of overslaghavens .
Mede door het verbod nog ten anker te liggen op de Rijn en Waal is er een groot tekort aan berg havens gekomen, ook in Duitsland. De hoogwater verwachtingen worden alleen maar naar boven bijgesteld en nu is het zo dat schepen gelukkig mee omhoog drijven maar je moet ze ook ergens buiten de rivier kunnen bergen.

- Is de minister met ons van mening dat dit een punt van aandacht is ook in het overleg binnen de CCR.?
- Is de minister bekend met het feit dat de ligplaatsen in de Boven-IJssel onderdeel uitmaken van het project Rivierklimaatpark IJsselpoort en dat bij hoogwater deze bypass, als hij gaat mee stromen ter hoogte van deze ligplaats weer in de IJssel uitmond?
- Wat heeft dit in de beleving van de minister voor consequenties voor de veiligheid van deze ligplaats ?

Ligplaatsenbeleid ;
Het lijkt ondertussen landelijk beleid om overal ligduur beperkingen in te voeren aangegeven met borden met 1 x24 uur of 3 x 24 uur, zonder dat er plaatsen worden gecreëerd waar, langer gelegen mag worden en zonder inspraak van schippers. Ook in havens nemen ligplaatsen af of wordt beperkt met borden. Mijn idee zou zijn om via kamervragen de Minister op te roepen om tot een landelijk beleidskader te worden waaraan het regionale ligplaatsenbeleid zich moet conformeren, zowel rekening houdend met "vlot en veilig" als het sociale aspect. Dat laatste is met het oog op de toekomst ook erg belangrijk: binnenvaart is het Unique Sellingpoint van de Nederlandse zeehavens en een goede, flexibele beschikbaarheid van schepen en personeel hoort daarbij. Zonder zelfstandigen kan dat niet en de gezamenlijke overheden moeten daarom overleggen en samenwerken om tot een landelijk ligplaatsenbeleid te komen dat recht doet aan beide zaken.

- Is de minister met ons van mening, dat er een landelijk beleidskader moet komen met voorwaarden waaraan het regionale ligplaatsen beleid zich moet conformeren, zowel rekening houdend met "vlot en veilig" als het sociale aspect .
- Is de minister het eens, dat ligplaatsen op palen zonder steiger, ten koste gaat van de sociale beleving van schippers en zij dit ook als onveilig beschouwen bij eventuele calamiteiten?
- Is de minister zich bewust van het feit, dat er schepen zijn die geen werk kunnen vinden, of bijvoorbeeld op lossing wachten,om de 3 (of 2 of 1) dagen een nieuwe ligplaats moeten zoeken, omdat de borden dit zeggen en RWS hier erg op controleert? En dat dit extra gasolie en dus emissies kost?
- Is de Minister het met ons eens dat juist RWS de instantie is die ervoor zou moeten zorgdragen dat binnenvaartschepen op diverse plekken verspreid over het land gedurende langere tijd kunnen liggen als ze daartoe genoodzaakt zijn?
-

Toekomstperspectief bediening sluizen en bruggen

Is de minister op de hoogte dat de binnenvaart veel hinder ondervindt van het feit dat er op steeds meer plekken in Nederland spertijden worden ingevoerd bij bruggen en sluizen om het verkeer over de weg gedurende de spits doorgang te verlenen ten koste van de binnenvaart die dan urenlang gestremd is?
Is de Minister ook op de hoogte van diverse rapporten van panteia die uitwijzen dat deze stremmingen de doorvoer van het wegverkeer nauwelijks bevordert maar ondertussen wel een heel hoge kostenpost voor de binnenvaart oplevert/
Is de minister het met mij eens dat hier een vervoersmodaliteit die we zeggen te willen ondersteunen benadeeld wordt ten opzichte van haar concurrent? (vrachtverkeer over de weg)
Is de minister bereid om dit beleid te herzien, in ieder geval voor zover het haar mogelijkheden betreft wat de vaarwegen, sluizen en bruggen vallend onder het beheer van RWS betreft?
De Spooldersluis in Zwolle wordt uit bezuinigingsoverwegingen iedere dag van 10.00 uur tot 12.00 uur gestremd
Is de minister met ons van oordeel dat als dit op de snelweg A28 bij Zwolle zou gebeuren dat ze vandaag nog af mocht treden ??

Duurzame binnenvaart ;
-Is de minister op de hoogte van de LNG motoren die voorgedragen worden als milieuvriendelijk deze motoren dit helemaal niet zijn ?

- Dat deze motoren een naverbrander hebben waar methaan wordt opgevangen en methaanslib ontstaat. Dat dit methaan zeer verontreinigd is en slecht voor mens en milieu is en er geen oplossing voor is om dit te verwijderen of te vernietigen?
- Dat deze naverbrander na een bepaalde tijd vervangen dient te worden, zwaar verontreinigd is en dat hier nog geen andere oplossing voor is gevonden ?
- Dat men hiervan op de hoogte is ,maar er niet over mag praten?
- Dat op uitstoot van methaan nog niet gemeten wordt?

Controles, Boetes en AIS;

Het IL&T wil via AIS controles doen in een systeem van A tot E categorie om schepen op te sporen . Blijkbaar is de huidige situatie zo , dat schepen moeilijk vindbaar zijn voor reguliere controlesen dat IL&T de AIS gebruikt voor het lokaliseren of opsporen van schepen die vervolgens beboet kunnen worden als er bij de controle iets mis blijkt te zijn.

- Is de minister het met ons eens dat deze werkwijze niet past binnen de afspraken die hierover met de binnenvaart gemaakt zijn , betreffende het gebruik van AIS ?

- Is de minister op de hoogte dat de boetes in de binnenvaart zodanig verhoogd zijn (soms vertienvoudigd), dat ze buiten proportioneel zijn en niet meer in verhouding met de overtredingen, en de verdiensten in de binnenvaart, waardoor dit beleid op veel weerstand stuit in de sector?
- Is de minister op de hoogte van het feit dat hierbij de sector niet betrokken is geweest (CBRB en BBZ worden genoemd door het ILenT maar die hebben alleen over de passagiersvaart gesproken), en dat de minister middels haar antwoorden de suggestie heeft gewekt dat dit wel zo zou zijn.
- is de minister op de hoogte van het feit dat de ILent en de sector hierover in gesprek zijn maar dat het ILenT nu zegt dat dit het beleid van de Minister is waar zijn geen invloed op uit kunnen oefenen?
- Wil de minister in overleg treden met de sector en de hoogte van de beboeting herzien?

Markttransparantie binnenvaart ;

- Is de minister op de hoogte van het plan Markttransparantie genaamd Agora?
- Is de minister voor meer markttransparantie in de binnenvaartsector, om de markt stabieler te krijgen?
- Is de minister het er over eens dat het noodzakelijk is dat de binnenvaart weer een gezondere bedrijfstak wordt?
- Is de minister positief over het idee dat schippers middels een veiling met een marktmeester zo een meer evenwichtige positie krijgen in de markt?
- Is de minister het erover eens dat zo'n veiling systeem er zorg voor zou kunnen dragen dat
- Er minder gevaren wordt met lege schepen omdat men beter kan afstemmen waar men kan laden en lossen doordat de markt transparanter is.?
- Er dus minder uitstoot zal zijn (door minder "lege"kilometers)
- Er een betere afstemming kan plaatsvinden met andere modaliteiten omdat de schepen en het werk zichtbaar is,
- Er minder extreme prijsfluctuaties zullen plaatsvinden waardoor er voor alle partijen meer rust in de markt komt
- Er dus een stabielere markt zal ontstaan die meer kansen geeft voor de binnenvaart, zowel de schippers, als verladers, als ladingontvangers: men weet waar men aan toe is en kan daar investeringen, productie en vraag op afstemmen ,
- De binnenvaart als vervoersmodaliteit "bereikbaarder" zal worden voor verschillende verladers omdat de site voor iedereen toegankelijk en helder is.
- De binnenvaart daarmee beter gepromoot kan worden wat tegemoet komt aan de wens tot modal shift?
- er daarmee minder kans is daarmee dat bedrijven (zoals op dit moment het geval is) "onder water" komen te staan of failliet zullen gaan waardoor de sector instabiel wordt, en onvoldoende gedifferentieerd?
- Er meer kansen komen om door een stabielere markt de schepen up-to-date te houden, wat ten goede komt aan de veiligheid en milieu?

- Is de minister op de hoogte van het plan om, in België , middels subsidie nieuwe schepen te bouwen?

- Is de minister het met ons eens dat dit concurrentie vervalsing is voor de binnenvaart , die de laatste 8 jaren te kampen heeft met ernstige overcapaciteit .

Oneerlijke concurrentie met behulp van de Vlaamse overheid

Afgelopen weken lazen we in de diverse media dat de Vlaamse minister van mobiliteit Ben Weyts (N-VA) een nieuw overheidsbedrijf opricht voor de bouw van drie duwboten en 28 duwbakken ‘als alternatief voor het vrachtwagenverkeer’. Europa zal de helft van de 23 miljoen euro op tafel te leggen met het doel om een modal shift te bereiken: een verschuiving van 3 miljoen ton goederenvervoer van de weg naar het water. De ervaringen in Nederland laten echter een ander beeld zien.

Dit vervoer wordt overgenomen van bestaand vervoer over water, niet van transport over de weg. Europa werkt daarbij mee aan concurrentievervalsing binnen de vervoerstak die zij zegt te willen stimuleren. Daarbij blijkt uit het recent verschenen rapport van Panteia (‘Toekomst en vernieuwing vloot zand en grindvervoer’) dat onder andere door de regelgeving ‘Reglement onderzoek schepen op de Rijn’ (ROSR) veel (kleinere) binnenvaartschepen onnodig worden gesloopt. Maar terwijl de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zelf stelt dat het niet zo kan zijn dat door regelgeving hele segmenten uit de markt verdwijnen (‘Schepen van de toekomst’, 2002) en dit inmiddels aantoonbaar wel gebeurt, is daarover tot nu toe geen tegengeluid vanuit Vlaanderen of Europa gekomen.

Het is opvallend dat het behoud van de bestaande (kleinere) schepen geen prioriteit blijkt te hebben. Zo zijn er in Nederland al diverse moties aangenomen om de kleinere binnenvaart te vrijwaren van ROSR-overgangsbepalingen, maar die moties worden niet uitgevoerd en de sloop van kleine schepen gaat gewoon door. Het verdwijnen van de bestaande kleinere binnenvaart zorgt op dit moment zelfs voor een omgekeerde modal shift, vervoer over water gaat naar vervoer over de weg.

Ook Duitsland heeft geconstateerd dat het vervoer over de weg veel harder stijgt dan vervoer over water, dit is helemaal in strijd met het Witboek Vervoer (Europa). Het in de markt zetten van dit soort bakken die vooral zorgen voor nog goedkoper vervoer helpt de sector in het geheel natuurlijk niet. Het is wrang dat waar Europa constant spreekt over een verbod van inmenging in de markt de overheid nu zelf bovendien de bestaande binnenvaart gaat beconcurreren.

Ik zou Minister Weyts willen oproepen zijn verantwoordelijkheid te nemen en zich in te zetten voor behoud van de diversiteit van de sector die al zovele decennia voor veilig vervoer zorgt, door de CCR aan te spreken op het moedwillig kapot maken van een essentieel deel van de binnenvaart, in plaats van haar met overheidssteun nog eens extra te beconcurreren.

Sunniva Fluitsma

Antwoord van Minister Weyts (Vlaanderen) op de reactie van de ASV: Watertruck+ project

Beste,

Het belang van de binnenvaart voor het vervoer van goederen is belangrijk en zeker gelet op de huidige file problematiek en de toekomstige voorspellingen aangaande de mobiliteit in Vlaanderen. Het planbureau voorspelt een stijging van 44% van het vrachtvervoer tegen 2020. Het verder intensifiëren van het goederenvervoer via de binnenvaart door onder meer het aantrekken van nieuwe trafieken moet aldus belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de mobiliteit. Met het project Watertruck+ wordt gefocust op het inzetten van de vaartuigen voor het transport van goederen die momenteel hun weg naar de binnenvaart nog niet gevonden hebben. Dit moet toelaten aan de “klassieke” binnenvaart om de bestaande markt verder te blijven bedienen. Daarbij kan vermeld worden dat het initiatief met de Vlaamse sectorvertegenwoordigers besproken is en dat de sector over de verdere evolutie van het project is ingelicht. Concreet is het dus niet de bedoeling om de taart anders te gaan verdelen en stukken af te nemen van bestaande binnenschippers. We willen de taart groter maken voor iedereen.

Duidelijk moet zijn dat in het project Watertruck+ hoofdzakelijk middelen van private investeerders en van Europa worden geïnvesteerd. De financiële bijdrage van Vlaanderen is veeleer bescheiden in dit project.

Anders dan de klassieke binnenvaartvloot die bestaat uit schepen met niet – uniforme afmetingen, wordt op vraag van Europa aandacht besteed aan uniformiteit van de verschillende types van vaartuigen. Dat heeft het voordeel dat ook de infrastructuur van het waterwegennetwerk hierop kan afgestemd worden in de toekomst, waardoor ook op dat vlak besparingen kunnen gerealiseerd worden. Vandaar de participatie van de Vlaamse overheid in dit project.

Het mag u bekend zijn dat ook de klassieke binnenvaart mijn aandacht krijgt. Een belangrijke eis voor de sector is om te vergroenen. In samenspraak en in samenwerking met de sector (via KBV) zijn twee vergroeningsmaatregelen uitgewerkt die op korte termijn in de markt zullen kunnen gezet worden en waarvoor ik de middelen heb voorzien. Het betreft de steunmaatregel “hermotorisatie kleine schepen”, die bestemd is voor binnenschip tot CEMT klasse III en de steunmaatregel “nabehandelingstechnieken aan boord van middelgrote en grote schepen”, die bestemd is voor binnenschepen vanaf CEMT klasse IV.

Tevens is een projectvoorstel opgemaakt om ten voordele van de binnenvaartsector een vergroeningsconsulent te voorzien.

Met vriendelijke groeten,

Ben Weyts
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Martelarenplein7
1000Brussel
02/552.66.02
kabinet.weyts@vlaanderen.be
www.benweyts.be

Op 11 apr. 2016 om 14:56 heeft Algemeene Schippers Vereeniging <info@algemeeneschippersvereeniging.nl> het volgende geschreven:

Onderwerp: de heer Weijts beconcurreert de bestaande binnenvaart
Boodschap:
Oneerlijke concurrentie met behulp van de Vlaamse overheid

In de scheepvaartkrant van 6 april verscheen een artikel waarin aangekondigd

werd dat de Vlaamse minister van mobiliteit Ben Weyts (N-VA) een nieuw overheidsbedrijf opricht voor de bouw van drie duwboten en 28 duwbakken 'als alternatief voor het vrachtwagenverkeer'. Europa zal de helft van de 23 miljoen euro op tafel te leggen met het doel om een modal shift te bereiken: een verschuiving van 3 miljoen ton goederenvervoer van de weg naar het water. De ervaringen in Nederland laten echter een ander beeld zien.

Dit vervoer wordt overgenomen van bestaand vervoer over water, niet van transport over de weg. Europa werkt daarbij mee aan concurrentievervalsing binnen de vervoerstak die zij zegt te willen stimuleren. Daarbij blijkt uit het recent verschenen rapport van Panteia ('Toekomst en vernieuwing vloot zand en grindvervoer') dat onder andere door de regelgeving 'Reglement onderzoek schepen op de Rijn' (ROSR) veel (kleinere) binnenvaartschepen onnodig worden gesloopt.

Maar terwijl de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zelf stelt dat het niet zo kan zijn dat door regelgeving hele segmenten uit de markt verdwijnen ('Schepen van de toekomst', 2002) en dit inmiddels aantoonbaar wel gebeurt, is daarover tot nu toe geen tegengeluid vanuit Vlaanderen of Europa gekomen.

Het is opvallend dat het behoud van de bestaande (kleinere) schepen geen prioriteit blijkt te hebben. Zo zijn er in Nederland al diverse moties aangenomen om de kleinere binnenvaart te vrijwaren van ROSR-overgangsbepalingen, maar die moties worden niet uitgevoerd en de sloop van kleine schepen gaat gewoon door. Het verdwijnen van de bestaande kleinere binnenvaart zorgt op dit moment zelfs voor een omgekeerde modal shift, vervoer over water gaat naar vervoer over de weg.

Ook Duitsland heeft geconstateerd dat het vervoer over de weg veel harder stijgt dan vervoer over water, dit is helemaal in strijd met het Witboek Vervoer (Europa). Het in de markt zetten van dit soort bakken die vooral zorgen voor nog goedkoper vervoer helpt de sector in het geheel natuurlijk niet. Het is wrang dat waar Europa constant spreekt over een verbod van inmenging in de markt de overheid nu zelf bovendien de bestaande binnenvaart gaat beconcurreren.

Ik zou Minister Weyts willen oproepen zijn verantwoordelijkheid te nemen en zich in te zetten voor behoud van de diversiteit van de sector die al zovele decennia voor veilig vervoer zorgt, door de CCR aan te spreken op het moedwillig kapot maken van een essentieel deel van de binnenvaart, in plaats van haar met overheidssteun nog eens extra te beconcurreren.

Sunniva Fluitsma
voorzitter
Algemeene Schippersvereeniging

Reactie op een artikel in de Schuttevaer

In een van de artikelen in de Schuttevaer schrijft de journalist dat "de bonden" het eens zouden zijn geweest over de voorstellen "een goede toekomst voor het kleine schip" wat destijds door Kees de Vries wereldkundig gemaakt is. Ook toen al hebben wij daar ons van gedistantieerd en wel met onderstaande motivering:

Opmerkingen ASV naar aanleiding van het concept visie en actieplan "toekomst klein schip in de binnenvaart"

Reactie op de column van Kees de Vries 15 oktober jl.
In de column van woensdag 15 oktober jongstleden in weekblad de Schuttevaer schrijft Kees de Vries "… over het eindrapport over de toekomst van het kleine schip. Het rapport bevat 21 acties om het kleine schip voor de vloot te behouden **en heeft de unanieme steun van de organisaties.**" Dit is bezijden de waarheid, tenzij Kees de Vries vindt dat de ASV geen organisatie is.

Wij waren op het laatste overleg waar het concept rapport besproken werd en ter goedkeuring is voorgelegd aan de aanwezigen.

Wij (ASV) hebben toen duidelijk gezegd dat we het met de strekking van het rapport niet eens waren en daarnaast binnen het rapport wijzigingen wilden. Die hebben wij (bij bijna iedere bladzijde) aangegeven. Kees de Vries beloofde die wijzigingen aan te brengen maar heeft het ons niet meer voorgelegd. Wij hebben gezegd tijdens datzelfde overleg niet blindelings te vertrouwen dat het dan wel goed zou zijn, dus hebben onze instemming niet gegeven. Dus als Kees de Vries dan zegt dat het de unanieme steun heeft moeten wij dat wel tegenspreken. Wij willen de heer de Vries niet voor de voeten lopen, maar zullen wel onmiddellijk na het uitkomen van het rapport duidelijk maken in welke opzichten wij, als ASV, het niet eens zijn met (de strekking van) het rapport.

Onderstaande opmerkingen zijn gemaakt naar aanleiding van de overleggen die bijgewoond zijn door de ASV en het (concept) rapport wat uit die overleggen is voortgekomen. Het rapport is uitgevoerd in opdracht van BOB en EICB. Het betreft het rapport dat uitgereikt wordt aan de staatssecretaris van Verkeer en waterstaat.

Uitgangspunt is de diversiteit van de hele vloot te behouden en een tekort aan kleine schepen in de binnenvaart te voorkomen
De basis van dit stuk zit in het voorkomen van een tekort aan kleine schepen. Het oogmerk van het convenant getekend met de Minister van Verkeer en Waterstaat in 2006 is de "……. diversiteit van de hele vloot te behouden en een tekort aan kleine schepen in de binnenvaart te voorkomen. …."

Hieronder volgen algemene opmerkingen die blijven staan ongeacht de eventuele aanpassingen die de heer de Vries heeft gedaan naar aanleiding van het laatste overleg waarin het concept besproken is.

1: Het plan waarborgt niet het uitgangspunt een tekort aan kleine schepen in de binnenvaart te voorkomen.

Het plan richt zich bijna uitsluitend op nieuwbouw en innovaties, wat gebeurt er met de bestaande kleine schepen?
Het hele plan lijkt te schrijven vanuit het "gegeven" dat de bestaande vloot kleine oudere schepen (van voor 1976) gaat verdwijnen. De initiatieven zijn namelijk vooral gericht op nieuwbouw en innovaties. Over de CCR-regels die zo'n struikelblok vormen voor de kleinere schepen wordt nauwelijks iets gezegd. Slechts de hardheidsclausule en alternatieve maatregelen komen aan de orde maar dan alleen als onderwerp waarover gecommuniceerd dient te worden. Hieruit blijkt dat in dit voorstel men niets wil veranderen aan de regelgeving van de CCR en de technische wetgeving (ROSR). Het feit dat men het hierbij alleen heeft over een "start van het communicatietraject" geeft aan dat men hierin niet de regelgeving aan de orde wil stellen.
Tegelijkertijd kan men er niet onderuit dat geen enkel nieuwbouwproject in de afgelopen jaren is gelukt. De nieuw te bouwen kleine schepen zijn simpelweg veel te duur.

Voorstel ASV: zorg dat je in ieder geval de kleine schepen behoudt. En ga vanuit dát uitgangspunt verder kijken richting eventuele nieuwbouw en innovaties. Dat betekent dus in ieder geval de CCR regelgeving die ingaat in 2010 van tafel.

2.Het plan waarborgt niet het uitgangspunt om de diversiteit van de hele vloot te behouden
In dit kader wordt een klein schip gezien als een schip tot 1500 ton. De grote verschillen daarbinnen wordt geen recht ge-

daan. Het lijkt erop of alleen het gehele tonnage van schepen tot 1500 ton gelijk moet blijven. Dat zou theoretisch ook uit louter (minder aantal) schepen van (bijvoorbeeld) 1500 ton kunnen bestaan. Daarmee wordt het uitgangspunt om de diversiteit (ook binnen de range van schepen tot 1500 ton) van de hele vloot te behouden tenietgedaan. Hiermee gaan veel bedrijven dus onbereikbaar worden voor binnenschepen.
Voorstel ASV: behoud het uitgangspunt om de diversiteit (ook binnen de range van schepen tot 1500 ton) van de hele vloot door als eerste te streven naar een oplossing voor het gebrek aan vertrouwen van kleine binnenvaartondernemers in de toekomst. Een van de uitgangspunten zou daarbij moeten zijn: de CCR regelgeving die ingaat in 2010 van tafel

3. er is geen voorstel in dit plan om werkelijk het voortbestaan te waarborgen op economisch vlak.
Alle partijen zijn het erover eens dat de tarieven voor de vervoerders in de binnenvaart veel te laag zijn. Deze zouden tientallen procenten omhoog moeten wil men een gezonde onderneming kunnen voeren. Echter, in dit rapport worden hier geen harde voorstellen voor gedaan. Men komt niet verder dan afspraken tussen binnenvaartbranche en verladers over bijvoorbeeld kostendekkende vrachtprijzen etc en een verkenning van samenwerkingsvormen en ondernemersvormen.
Het verleden heeft nu toch wel geleerd dat we er daar mee niet komen. Dit is allemaal veel te vrijblijvend. De samenwerkingsverbanden hebben tot nu toe eerder voor een vrachtprijsverlaging dan voor een vrachtprijsverhoging gezorgd. We weten dat de vrije markt zoals die nu wordt toegepast in de (kleine) binnenvaart niet werkt. Het rapport heeft het over “verbetering van marktbewustzijn”, maar als je dat niet koppelt aan marktmacht maakt het niet uit hoe “bewust” je bent. Dan kom je nog nergens. De individuele schipper heeft momenteel geen enkele marktmacht. De samenwerkingsverbanden (die opereren als bevrachter) en de overige bevrachters maken ge(mis)bruik van de onmacht van de schipper om werk naar zich toe te trekken. (hier kunnen wij recente voorbeelden van geven)
Voorstel ASV: bodemtarieven, evenredige vrachtverdeling, toerbeurtsysteem.

4. Bekostiging en benoeming coördinator kleine schepen
De voortgang van de verschillende acties kan actief worden gestimuleerd en bewaakt door een coördinator kleine schepen. Deze coördinator wordt door de branche gedurende een periode van tenminste 3 jaar benoemd. Onze vraag is:

- wie betaalt dat? (tijdens het overleg werd door ons deze vraag gesteld. Wij kregen de indruk dat een deel van de bekostiging uit de gelden van het sloopfonds zou komen)
- wie gaat wie benoemen? (wie heeft de expertise en de knowhow betreffende de kleine binnenvaart, en wie bepaalt wie het meest geschikt is voor deze functie?)

Voor zover wij het begrepen hebben gaat het Branche overleg Binnenvaart dit bepalen. Als we er rekening mee houden welke partijen er in de Branche Overleg zitten is het de vraag of daar de vertegenwoordigers van de kleine schepen zitten. Ook is het de vraag of dit Branche Overleg zou mogen beslissen wat er met de middelen gebeurt die door de schippers zijn opgebracht (het sloopfonds). .

Namens de ASV

David Twigt en Sunniva Fluitsma

En vervolgens hebben wij niet zo lang geleden ook onderstaande ingestuurd.

Ingezonden: reactie Minister Schultz: een klap in het gezicht van de binnenvaart.

“De minister is er niet om het kleine schip te behouden” lees ik in de media.
Dat is tenminste duidelijke taal van de minister. Dat “warme hart” dat de minister ons toe schijnt te dragen blijken loze woorden, het kan maar duidelijk zijn. Daar staat de sector dan met de rapporten “een goede toekomst voor het kleine schip” (2008 Buck consultants) en zijn treurige opvolger “Plan van aanpak klein schip (EICB)” beide rapporten tot stand gekomen vanuit de roep van het ministerie (en destijds staatssecretaris Huizinga) om het kleine schip te behouden (voorafgegaan door een eerder rapport in 2003 over hetzelfde onderwerp) . Niet dat er veel “behoud” te vinden was in de aanbevelingen, het ging natuurlijk vooral om nieuwe interessante projecten waar subsidie voor vrij zou moeten komen. Maar de schijn werd nog opgehouden als zou men de waarde van een binnenvaartvloot inzien waar alle type schepen een compleet aanbod konden aanbieden.

Niet alleen de kleine binnenvaart de dupe
Door de jaren heen hebben alle politieke partijen om het hardst geroepen hoe waardevol deze sector is en welke gouden toekomst er voor de binnenvaart in het verschiet ligt. Maar die sector is vooral waardevol als het een complete sector is. Klanten van de binnenvaart willen niet louter partijen van duizenden tonnen voor de deur. Ze willen kunnen kiezen. En als ze alleen grote partijen kunnen ontvangen over water en de rest via een andere vervoersmodaliteit moeten doen zullen ze de binnenvaart de rug toekeren. Ergo: met het verdwijnen van vervoer via de kleine binnenvaart zal er ook vervoer van grotere ladingpartijen per binnenvaartschip verdwijnen, tel uit je winst. Weet de minister dat 25% van het totale vervoer over water door de kleinere schepen wordt vervoerd? Heeft de minister haar cijfers paraat over de gevolgen daarvan wanneer dat binnen enkele jaren via de weg zal gaan? Kan de minister hier verantwoording voor afleggen aan onze toekomstige generaties? Ik denk het niet!

Maritieme strategie.
Allerlei maatregelen moeten er genomen worden om aan de klimaatdoelen te voldoen maar ondertussen zien we helemaal niets terug van de gevolgen van het verdwijnen van een essentieel deel van de binnenvaartvloot in de maritieme strategie. Het lijkt er toch erg op dat de minister nauwelijks in de gaten heeft wat er in “haar” sector gebeurt. Hoe zit dat met haar ministeriele verantwoordelijkheid? Er ligt een Europees Witboek vervoer waarin er gesproken wordt over verschuiving van goederenstromen van de weg naar het water, maar neemt deze minister daar op welke wijze dan ook enige verantwoordelijkheid voor? Welnee! Het is niet aan haar om tot enige actie over te gaan. Wat een zinloze baan is het ministerschap dan als de minister vindt dat je vooral “niets moet doen”.

De markt moet zijn werk doen?
Volgens de minister moet de kleine binnenvaart haar eigen meerwaarde bewijzen en dan komt het allemaal goed. Uit deze uitspraak blijkt maar weer dat de minister kennelijk niet goed voorgelicht wordt over de wijze waarop de markt functioneert. Want binnen de huidige, moeilijke markt blijft juist deze groep schepen overeind, crisis of niet. Maar als je het die groep schepen moedwillig onmogelijk maakt om voort te bestaan door de vaarwegen minder toegankelijk te maken en regels op te leggen waarvan bewezen is dat die onnodig en onhaalbaar zijn dan is “marktwerking” een drogreden. En tegen dit soort misstanden zou een minister moeten ingrijpen.

Kiezersbedrog
De minister suggereert dat zij belemmeringen wegneemt. Wij vragen al jaren om het wegnemen van onzinnige belemmeringen: “de CCR nieuwbouwregels met terugwerkende kracht op bestaande schepen invoeren”. Nu doet de minister alsof dat moratorium van die paar regels voor heel beperkte tijd in het belang van het kleine schip zijn, wat een onzin!

Die “knellende regels” (zoals de minister ze noemt) zijn zeker niet specifiek gericht op behoud van het kleinere schip. Dat zijn vooral regels (geluidseisen) waar bijna geen enkel schip aan kan voldoen. En als je regels maakt die niet haalbaar blijken te zijn dan heb je je eigen probleem gecreëerd. Zeker als de SI nog maar enkele jaren geleden die schepen heeft goedge-

keurd die nu helemaal niet blijken te voldoen. Die onzin op het bordje van “hulp aan kleine schepen” schuiven is kiezersbedrog.

2 moties genegeerd
Zolang de leden van de Tweede Kamer alles slikken, wat deze minister als antwoord geeft op hun vragen en het voor lief neemt, dat de minister twee moties naast zich neerlegt waarvan een motie met algemene stemmen aangenomen is, hebben we niet alleen te maken met deze minister, die de ernst van de situatie niet in (wil) kan zien, maar kunnen we gerust stellen, dat de hele politiek het toelaat, dat een belangrijk segment van de binnenvaart koud wordt weggesaneerd.

Krokodillentranen
Dat is de harde realiteit. Blijft voor ons niets anders over dan te zeggen: ga over 10 jaar geen krokodillentranen huilen over de vervoerssector want dat deze sector moedwillig beschadigd wordt ligt niet aan de binnenvaart maar aan de politiek.

Sunniva Fluitsma
Voorzitter ASV.

Ik vind het kwalijk te doen alsof wij allemaal achter dat rapport stonden. Dat rapport toont precies aan waar het nu al die tijd al fout gaat; er is geen enkele zorg voor de bestaande schepen. Dat was er niet in dat rapport, dat is er nog steeds niet. Kijk maar waar alle aandacht naar uitgaat. Naar “vergroening” liefst via LNG waarbij dat ook heel vervuilend is en men niet weet waar men met de afval naar toe moet. Maar dat mag niemand zeggen dus doen we maar net alsof dat ons allemaal gaat redden.

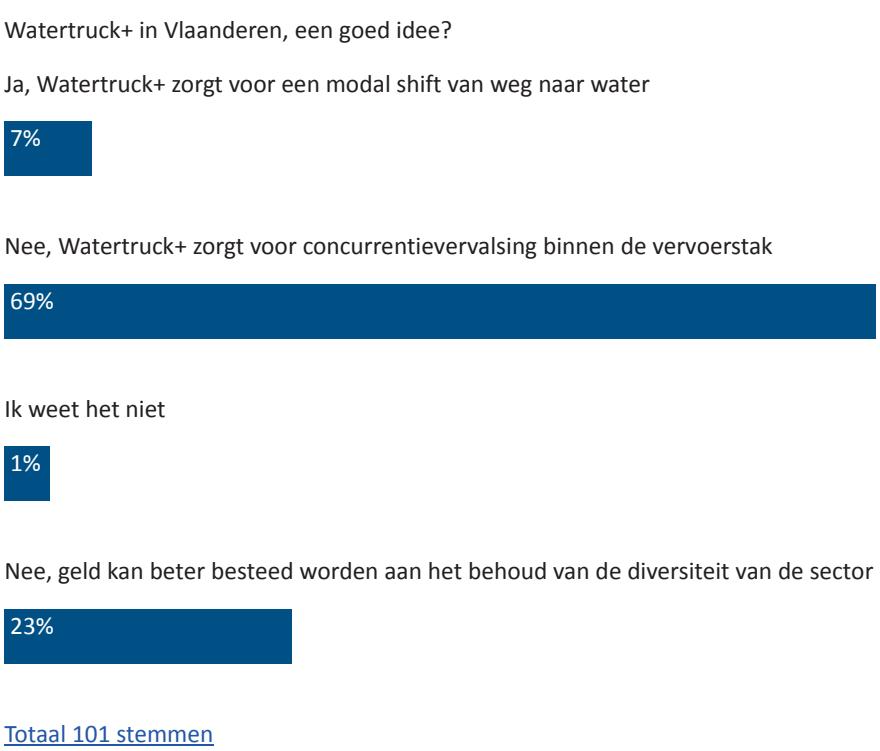
Doe jij ook mee aan deze sprookjes?

Sunniva Fluitsma

Polls over Watertruck+ concept

Stand Polls over Watertruck+ concept 27-04-2016:
De Scheepvaartkrant 101 stemmen: 7 % voor, 92% tegen (1 % “weet niet”)
De Binnenvaartkrant 44 stemmen: 8 stemmen voor, 30 stemmen tegen (6 stemmen “geen idee”)

De Scheepvaartkrant: 7 % voor, 92% tegen



De Binnenvaartkrant: 8 stemmen voor, 30 stemmen tegen

Vlaanderen richt een overheidsrederij op om files tegen te gaan. Is dat een goed initiatief?

Ja, want op de vaarwegen is nog voldoende capaciteit.	• 2 Votes
Ja, vervoer over water is ook nog eens schoner.	• 6 Votes
Nee, dat gaat vooral ten koste van particuliere schippers.	• 30 Votes
Geen idee hoe dat uitpakt.	• 6 Votes

Polls over Watertruck+ concept:
De Scheepvaartkrant 101 stemmen: 7 % voor, 92% tegen (1 % “weet niet”)
De Binnenvaartkrant 44 stemmen: 8 stemmen voor, 30 stemmen tegen (6 stemmen “geen idee)

PERSBERICHT Onderzoeksraad voor de veiligheid
Risico kapseizen beunschepen

Risico kapseizen beunschepen

Binnenvaartschepen die gebruikt worden voor het vervoer van vloeibaar zand (beunschepen) lopen het risico om te slaan tijdens het verladen op open water. Dit komt doordat bij de ombouw van binnenvaartschepen tot beunschepen onvoldoende aandacht wordt besteed aan de stabiliteit en sterkte van deze schepen. De certificaten die de Inspectie Leefomgeving en Transport afgeeft aan eigenaren van beunschepen om te mogen varen, zijn geen garantie dat het schip veilig is om te werken op open water. Dat concludeert de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het vandaag verschenen rapport Kapseizen beunschepen.

In 2015 kapseisden op de Westerschelde twee beunschepen kort na elkaar op dezelfde locatie en onder dezelfde omstandigheden, terwijl zij beladen werden met spuitzand vanaf een zandzuiger. De Onderzoeksraad heeft onderzocht of zich structurele problemen met de veiligheid voordoen bij het overslaan van spuitzand op open water.

Uit het onderzoek blijkt dat de stabiliteit van de schepen onvoldoende was voor de activiteiten waar deze schepen voor werden ingezet. Daarnaast was één van deze schepen niet sterk genoeg voor het varen op open water. Volgens de Onderzoeksraad speelt een aantal factoren hierbij een rol.

Open
Het gevoerde overheidsbeleid in de binnenvaartsector is gericht op de eigen verantwoordelijkheid van ondernemers. In de huidige wet- en regelgeving staat weliswaar dat de stabiliteit van binnenvaartschepen in overeenstemming moet zijn met het doel waarvoor schepen bestemd zijn, maar dit is niet vertaald naar expliciete eisen. Eigenaren van beunschepen en certificeerders worden onvoldoende geprikkeld om ook daadwerkelijk invulling te geven aan die open norm.

Certificering
De certificaten die de Inspectie Leefomgeving en Transport afgeeft, blijken geen garantie te zijn voor de veiligheid van beunschepen bij het varen en verladen van spuitzand op open water. Bij de certificering, die de Inspectie uitbesteedt aan commerciële certificeerders, wordt alleen gekeken naar die onderwerpen die zijn uitgewerkt in wet- en regelgeving. Hierdoor is voor beunschepen die spuitzand laden op open water stabiliteit geen onderwerp van onderzoek en wordt de sterkte onvoldoende gecontroleerd

Aanbeveling
Om de veiligheid in de beunschepensector te verbeteren, is het van belang dat er bij het toezicht ook gekeken wordt naar veiligheidsrisico's en niet alleen naar de naleving van wet- en regelgeving. De Raad beveelt de minister van Infrastructuur en Milieu aan om een proces op gang te brengen waarin de Inspectie Leefomgeving en Transport, in samenwerking met eigenaren van schepen, verzekeringsmaatschappijen en branchevereniging in de binnenvaart, de veiligheid van beunschepen die spuitzand verladen op open water waarborgt door ervoor te zorgen dat bij de verbouw aan of ombouw tot een beunschip de stabiliteit en sterkte gecontroleerd worden en er rekening gehouden wordt met het gebruik op open water.

De Raad merkt daarbij op dat controle van de stabiliteit en sterkte ook relevant is voor bestaande, tot beunschip verbouwde schepen die op open water varen. De Raad verwacht dan ook dat de betrokken partijen de eigenaren van deze schepen informeren over de mogelijke risico's die zij lopen bij het verladen van spuitzand op open water.

PERSBERICHT Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat start proef met tegengaan daling van de rivierbodem

Rijkswaterstaat gaat een proefproject starten om de daling van de rivierbodem als gevolg van bodemerosie tegen te gaan. Vanaf maandag 11 april gaat Rijkswaterstaat op de Boven-Rijn bij Tolkamer een 30 cm dikke laag grind en zand toevoegen aan de rivierbodem. De verwachting is dat door de toevoeging van dit sediment het natuurlijke proces wordt nagebootst en de daling van de rivierbodem daardoor wellicht wordt stopgezet. Dit is nodig om de rivieren op lange termijn bevaarbaar te houden. De komende jaren onderzoekt Rijkswaterstaat of deze manier van rivieronderhoud bodemdaling daadwerkelijk een halt kan toeroepen.

De daling van de bodem is mede het gevolg van menselijk ingrijpen in de rivier door de afgelopen eeuwen heen, zoals de riviernormalisaties in Duitsland en Nederland en de winning van grote hoeveelheden zand en grind. Daarnaast vindt door de versmalling van de Nederlandse rivieren in de vorige eeuw versterkte bodemerosie plaats. De combinatie van te weinig aanvoer van zand en grind en de plaatselijke uitslijting van de rivier (bodemerosie) leidt tot daling van de rivierbodem. De erosie vindt vooral plaats in de zachte delen van de rivierbodem. Daar wordt de rivier dieper. Op andere delen zoals bij sluizen en harde ondergronden, blijft de bodem van de rivier op niveau. Vooral bij laagwater geeft dat op deze plekken problemen voor de bevaarbaarheid. De vaardiepte op de ondiepe delen wordt aanzienlijk verminderd. Schippers kunnen daardoor minder lading meenemen en transportkosten stijgen.

Ervaringen in Duitsland
In dit proefproject werkt Rijkswaterstaat samen met de Duitse zusterorganisatie Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein. In Nederland is geen praktijkervaring met het toevoegen van sediment aan de rivierbodem. De Duitsers voegen al sinds de jaren '80

grind toe. Hun ervaringen zijn positief. De Duitse ervaringen zijn echter niet een op een te vertalen naar Nederland. De rivierbodem in Duitsland is namelijk veel grover en harder en daardoor minder dynamisch dan in Nederland. Het grind en zand dat in Nederland wordt gestort is dan ook fijner dan in Duitsland.

Proefproject
Rijkswaterstaat gaat de komende zestien weken ongeveer 70.000 m3 zand en grind toevoegen aan de rivierbodem. Het sediment wordt gestort in de diepe buitenbocht van de Boven-Rijn bij het Gelderse Tolkamer (kilometerraai 864,3 tot 862). Hier loopt de grens in het midden van de rivier. Het sediment wordt gestort op Duits grondgebied. Klapschepen zullen het zand en grind storten op de rivierbodem. Dat gaat naar verwachting 8 tot 10 keer per dag gebeuren. Rijkswaterstaat verwacht dat het zand en grind zich op een natuurlijke manier verspreidt in de rivier. De diepe delen van de rivierbodem worden gevuld met grind en zand. Daardoor stijgt naar verwachting de waterstand bij ondiepe delen. De ondiepe delen blijven daardoor beter bevaarbaar.

Hinder voor scheepvaart
Het scheepvaartverkeer ondervindt nauwelijks hinder van de werkzaamheden. Het storten wordt al varende uitgevoerd. Het werkschip voert de juiste seinvoering op het schip. Daarnaast worden aan het begin van het traject de werkzaamheden aangekondigd met een bord 'Bijzonder op te letten'. De toegevoegde laag zand en grind gaat geen beperking voor de scheepvaart vormen. De laag sediment wordt toegevoegd aan de diepe delen van de buitenbocht. De bovenkant van de laag komt tot maximaal -3,8 meter ten opzicht van de Overeengekomen Laagste Rivierstand. Dit is nog onder het niveau waarop Rijkswaterstaat gaat baggeren. Daarnaast wordt de diepte van de vaargeul constant in de gaten gehouden. Mocht er een ongewenste ondiepte ontstaan, dan wordt die binnen 24 uur verwijderd.

Onderzoek
Rijkswaterstaat gaat de effecten meten met peilschepen. Ook wordt bodemmateriaal onderzocht en de waterstand en stroming gemeten. Het toegevoegde zand en grind bestaat gedeeltelijk uit gebiedsvergelijkbaar materiaal. Daarnaast wordt graniet toegevoegd dat dient als tracermateriaal. Hierdoor is de verplaatsing van het sediment waar te nemen en kunnen effecten op de bodemdaling geanalyseerd worden. Het onderzoek duurt tot en met 2022.

Animatie
Omdat het probleem zich onder water afspeelt en ook de oplossing niet zichtbaar is, heeft Rijkswaterstaat een animatie gemaakt. Deze animatie is hier te vinden: https://www.youtube.com/watch?v=NNePSyf74j0

Brief Neckarperikelen

Aan: Wasser und Schiffahrtsambt Heidelberg
Vangerowstrasse 12
69112 Heidelberg

Betreft: Voorsluizen passagiersvaart en stremming sluis Neckargemund

Geachte heer Fritzen,

Afgelopen weken hebben leden van de ASV geklaagd over het feit dat er veel wachttijd is bij sluis Neckargemund. Nu hebben wij vernomen dat de vertraging o.a. een gevolg is van planvaart van passagiersschepen (met voorrang schutten) tussen 8.00 en 22.00 uur. Ook schepen die goederen vervoeren moeten afspraken nakomen met hun ontvanger en moeten tevens rekening houden met verplichte rusttijden. Wij willen vragen of het WSA hier in de toekomst rekening mee kan houden bij het afgeven van de Voorschutting.

Om ergernis bij schippers te voorkomen is het wellicht goed dat de overige scheepvaart op de Neckar de vaarplannen van passagiersschepen kunnen inzien zij zich daar op voor kunnen bereiden. Dit moet mogelijk zijn, aangezien de tijden van voorschuttingen bekend zijn bij de sluismeesters. Nu gaan, vanuit het oogpunt van de overige scheepvaart, passagiersschepen onverwachts varen en krijgen dan hun voorschutting.

Uit informatie die ons is toegekomen begrijpen wij tevens dat de landzijdesluis van Neckargemund nog gestremd is. Er is echter geen bouwbedrijvigheid op deze sluis te zien en de bouwhekken zijn ook al maanden geleden verwijderd. Bij deze willen wij vragen om wat voor reden deze niet in gebruik genomen kan worden.

Hopend u vooralsnog voldoende te hebben geïnformeerd en wachtend op uw antwoord.

Hoogachtend,

Presentatie Centraal Boeking Platform

Op 18 april vond de presentatie van het Vlaamse Centraal Boeking Platform plaats op het passagiersschip Verdi in Willebroek. Marina de Waardt en Sunniva Fluitsma waren er namens de ASV aanwezig om te kijken in hoeverre dit Platform raakvlakken heeft met de ideeën die er zijn gericht op meer markttransparantie. Zou dit de schipper een kans bieden?

Jaren is men bezig geweest om een systeem op te zetten waarbij in de containervaart de zaken beter op elkaar afgestemd moeten worden zodat er minder leegvaart zal zijn en er minder leeg gereden wordt door vrachtwagens. Het is dus een systeem gericht op de containersector modaliteit overstijgend (vervoer over water, weg of spoor, iedereen kan deelnemen). De Vlaamse Minister Weyts was een van de genodigden.Tijdens zijn toespraak be-

nadrukte Minister Weyts het belang van de binnenvaart omdat er in de komende jaren (2030) nog een dergelijk extra 44% vervoer zal zijn en de wegen in België dat in ieder geval niet aankunnen. Bij het Centraal Boeking Platform is het de bedoeling dat een expediteur (bevrachter) die een opdracht krijgt van een klant om vervoer van A naar B te regelen niet zelf op zoek gaat naar een vervoerder maar zijn vraag voorlegt aan dit platform. Dan zijn er drie opties. Hij krijgt van het CBP:
a) Een vervoerder voor de laagste prijs gericht op het tijdschema van de aanvrager
b) Een vervoerder voor de laagste prijs van een bepaalde categorie "schoon" vervoer (milieubewust)
c) Een vervoerder voor de laagste prijs waarbij er minder (geen) rekening wordt gehouden met een bepaald tijdschema

Ook vervoerders kunnen dus deelnemen aan dit platform. Zij kunnen hun diensten aanbieden en krijgen dan ladingaanbod dat voorhanden is.

Het Centraal Boeking Platform fungeert, zegt men, als one stop shop aanbieder en backoffice voor expediteurs, rederijen, binnenvaartondernemers, spooroperators en wegvervoerders. De bedoeling is dat door de vraag te bundelen multimodaal achterlandvervoer aantrekkelijker wordt. Wel werd er door de diverse partijen op gehamerd dat daarbij de binnenvaart ook vooral "concurrerend" (lees: goedkoop) moest zijn.

De voordelen zoals men ze ons genoemd heeft zouden zijn

Lege trajecten verminderen, complementariteit (aanvullendheid) van stromen (dus diverse vervoersmodaliteiten kunnen makkelijker gecombineerd worden) dit zou moeten leiden tot een meer duurzaam vervoer
Horizontale en verticale samenwerking (tussen verschillende vervoersmodaliteiten en tussen de verschillende schakels in de keten) wat zou moeten leiden tot meer efficiëntie

Snellere service (de expediteur hoeft maar een telefoontje te plegen om een juist vervoermiddel te vinden dat wil vervoeren volgens 'de goedkoopste' voorwaarden en de vervoerder hoeft maar een telefoontje te plegen om 'interessant' werk te krijgen, is de bedoeling tenminste volgens de presentatie)

Doelstelling van dit Centraal Boeking Platform is, "het bundelen van volumes". Dat zou moeten resulteren in schaalvoordelen om leegrijden (zo stelt het CBP dit) tegen te gaan, en het hergebruiken van containers te stimuleren. Einddoel daarbij is dan een efficiëntere (lagere) kostprijs, snellere transittijden en grotere service.

Ook voor de deepsea terminals zal het CBP voordelen opleveren werd ons verteld. De bundeling van verschillende goederenstromen zal ervoor zorgen dat de containers vlugger worden opgehaald, zodat de dwell time op de terminal verlaagt en de capaciteit verhoogt. Omgekeerd zullen containers een dag later aangeleverd kunnen worden, waardoor -opnieuwde dwell time verlaagt en de terminalcapaciteit vergroot.

Wat levert het de schipper op?
Uit het verhaal bleek dat het platform over alle informatie zal beschikken van de biedende en vragende partijen. Markttransparantie zien wij daarmee dan ook niet dichterbij komen. Sterker nog, de schipper heeft op deze manier geen enkele kans meer om eens een "gelukje" te hebben want de goedkoopste aanbieder krijgt het werk. En overzicht daarin lijkt er niet gegeven te worden. Je zou kunnen zeggen dat het de schipper in een nog meer afhankelijke positie plaatst dan nu al het geval is. Omdat we daar geen vragen over konden stellen zullen we dus ook niet zeker weten of onze vermoedens hieromtrent bevestigt of ontkend zouden worden. Over het doorrekenen van maatschappelijke kosten naar de diverse vervoersmodaliteiten waardoor de binnenvaart een sterkere positie zou kunnen krijgen werd ook niet gerept. Het feit dat zoveel leeg transport aangepakt zou kunnen worden is een positieve zaak, maar het feit dat het erop lijkt dat vervoer dan nog maar weer goedkoper moet kunnen vinden wij negatief. Het feit dat er genoeg verdiend moet kunnen worden in de hele vervoerssector om goed te investeren in al die milieuvriendelijke ontwikkelingen waar men wel naar verwijst zien wij niet in dit plaatje meegenomen. We hebben daar ook geen vragen over kunnen stellen. Dat is een gemiste kans want er was tijd genoeg om de zaal de kans te geven om vragen te stellen, die tijd werd helaas alleen voor "netwerken" ingezet.

Tot zover
Sunniva Fluitsma

Subsidieregeling Frankrijk

Subsidieplan voor de vernieuwing van de Franse binnenvaartvloot met een onderdeel innovatie

Het nationale subsidieplan voor de modernisering van de Franse binnenvaart met een onderdeel innovatie (PAMI) bestaat uit een pakket steunmaatregelen voor een totaal bedrag van 22,5 miljoen euro over de periode 2013 – 2017. Hiervan wordt 12,5 miljoen door VNF (beheerder Franse vaarwegen) gefinancierd en 4 miljoen door de Franse Staat. De overige 6 miljoen euro zou door de decentrale overheden worden ingebracht. Het plan werd in 2013 goedgekeurd door de Europese Commissie.

Het subsidieplan bestaat uit 4 onderdelen:

- Vernieuwing van de binnenvaartvloot en technische aanpassing aan de milieueisen (9 miljoen euro)
- Technische aanpassingen aan milieueisen op bestaande schepen

De steun bedraagt 30% van de meerkosten (exclusief BTW) veroorzaakt door de installering van de benodigde onderdelen met een maximum van € 70.000 per schip gedurende de duur van het subsidieplan.

- Technische aanpassingen voor het verbeteren van de productiviteit en de veiligheid van de binnenvaart (structuurwerkzaamheden, uitrusting, informatie- en communicatie technologieën)

De steun bedraagt 30% van de investering met een maximum van € 60.000 per schip gedurende de duur van het subsidieplan. Dit bedrag kan oplopen tot € 150.000 in het geval van structuurwerkzaamheden (verlenging, verbreding van het ruim).

- Aanschaf van laad- en losapparatuur aan boord van het schip inclusief software ter verbetering van het laadplan.

De steun bedraagt 30% met een maximum van € 80.000 per schip gedurende de duur van het subsidieplan.

- Stimulering om de bestaande vloot aan te passen aan de logistieke behoeften van de verladers en verhoging van de veiligheid van goederen (7 miljoen euro)
- Steun voor de ingebruikneming van nieuwe eenheden die tegemoet komen aan de structurele ontwikkeling en aan de behoefte om de vloot te vernieuwen. Tot eind 2017 ligt het accent op de vernieuwing van Spitsen en RHK's.

1. Steun voor de bouw van eenheden met een maximaal laadvermogen van 1000 t: 20% met een maximum van € 200.000 (alle bedrijven)
2. Steun voor voorafgaand onderzoek aan de bouw: 50% met een maximum van € 50.000 (alleen MKB)
3. Steun voor de bouw van eenheden

met een laadvermogen tussen 1000 en 1500 t: 20% voor kleine bedrijven (ondernemingen met minder dan 50 werknemers en een jaaromzet of een totale jaarbalans van maximaal 10 miljoen euro) en 10% voor middelgrote bedrijven (ondernemingen met minder dan 250 werknemers en een jaaromzet van maximaal 50 miljoen euro en/of een totale jaarbalans van maximaal 43 miljoen euro) met een maximum van € 200.000 (alleen MKB)

- Steun voor de hernieuwing van de vloot om tegemoet te komen aan specifiek vervoer.

1. Steun van 50% voor onderzoek dat wordt uitgevoerd voorafgaand aan de bouw met een maximum van € 100.000.
2. Steun van 20% voor de meerkosten van de bouw t.o.v. de bouw van een klassieke eenheid met een maximum van € 200.000.

Deze steun is per bedrijf beperkt tot twee eenheden per type goederen.

- Steun voor de ingebruikneming van schepen die maritieme havens kunnen aandoen.

1. Aanpassing van bestaande schepen: steun van 30% en € 90.000 per schip gedurende de duur van het subsidieplan. Alleen schepen waarvan de kiel na 1 januari 1997 is gelegd, komen hiervoor in aanmerking.
2. Bouw van nieuwe eenheden: steun van 50% van de ontwerpkosten met een maximum van € 100.000 per project; steun van 20% van de bouwkosten met een maximum van € 400.000 per eenheid.

- Ondersteuning van de oprichting en ontwikkeling van vervoersondernemingen in de binnenvaartsector (5,5 miljoen euro)
- Bevordering van innovatie (1 miljoen euro)

Medefinanciering (50% met een maximum van € 100.000) van onderzoek om de huidige schepen via innovatieve oplossingen te vernieuwen. Voor kleine bedrijven kan deze steun oplopen tot 70% als het bedrijf de resultaten van zijn onderzoek wil delen met andere vervoerders in de binnenvaartsector. Hierbij gaat het om onderzoek op het gebied van:

- het gebruik van nieuwe materialen voor de romp, het gewicht van het schip, etc…;
- de structuur, de optimalisering van de vorm van voor- en achtersteven, of de uitrusting op het schip;
- installering van een specifieke motorisering, hergebruik van afvalwater en onderdelen van het schip, etc…

Meer informatie is te vinden op de volgende link:
http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=29169. Na 7 maanden was het aantal ingediende aanvragen al hoger dan het beschikbare budget over 2 jaar. Voorlopig kunnen er dan ook geen nieuwe aanvragen meer worden ingediend.

Jos Evens

Zienswijze ASV aangaande containeroverslag vluchthaven Haaften

Betreft: Zienswijze ASV aangaande ‘Bestemmingsplan Kerkewaard 2016’
Rotterdam, 18-04-2016

Geacht College,

De ASV is een sociaal economische binnenvaart vereniging en daarom zijn we erg blij dat een bedrijf ,in dit geval van Uden, kiest voor vervoer over water om het milieu, de weg en het spoor te ontlasten zoals dit ook in het Europese witboek wordt gestimuleerd en wat wij in de praktijk te weinig gerealiseerd zien.

Echter, over de voorgenomen bouw van een containeroverslag in de overnachtingshaven Haaften zien wij op het sociale vlak een aantal problemen die de ASV graag wil toelichten.

Haaften is een rusthaven voor de binnenvaart die naast een woonwijk gebouwd is. Tot dusver verloopt dit probleemloos . In de praktijk komen schepen hier liggen als men moet rusten als de vaartijd om is en met name wordt er ‘s avonds in en ‘s morgens uit de haven gevaren worden.
Maar er zijn uitzonderingen. De schippers moeten ook kunnen rusten op andere tijden dan tussen 23.00 uur en 06.00 uur. De binnenvaart heeft destijds een vaartijdenbesluit over zich afgeroepen gekregen en veel schepen maken gebruik van een tachograaf om de rusturen te kunnen nemen op andere momenten van de dag.

In het Voorontwerp Bestemmingsplan Kerkewaard valt op blz. 54 o.a. te lezen dat 110 DB geen probleem is voor de schepen omdat; “zij zijn goed geïsoleerd”. Wij weten niet waar het op gebaseerd is dat onze schepen zo goed geïsoleerd zijn zodat er geen overlast zal zijn van de geplande terminal, met zijn grote knallen van ijzer op ijzer (128 DB), indringende piepen van de kraan tijdens het rijden en vrachtwagens die af en aan rijden. Het geluid van de terminal zal tevens redelijk ver over water ‘dragen’. De ASV vindt het wel of niet geïsoleerd zijn van schepen in deze een vreemde redenatie. Het gaat om het geproduceerde geluid door de terminal en die moeten een eind lager uitkomen wil het leefbaar blijven voor de omgeving ,dus ook voor de aldaar zijnde schippers en walbewoners.

De binnenvaart wordt door wetgeving opgelegd steeds minder geluid te produceren en een terminal gaat ver over die grenzen! Het bevreemdt ons dat in een rusthaven naast een woonwijk deze hoogte aan decibellen toegestaan worden, immers weten we allemaal dat je naar de pieken moet kijken. Dat is waar mensen last van hebben. Het lawaai van de terminal is niet constant, zoals bij een scheepsmotor, waar je in je waarneming minder last hebt.

Ook vergeet men dat schippers mensen zijn die bij mooi weer ook graag buiten willen zijn. En als men slaapt heeft men misschien wel een raam open. Dit is wederom niet anders dan voor de bewoners in de wijk die er naast ligt. Het gaat in het geval van deze terminal over wat ethisch wenselijk is en hoeveel mensen waard zijn tegenover het economische belang, statistieken en officiële bestemming als industriegebied. Hierin zien wij een kloof tussen praktijk en theorie waar vele frustraties en conflicten uit voort kunnen komen.

Haaften is een rust haven en die vervalt als men containers gaat overslaan. Dan kan het zijn dat de afspraak is dat er tot 23.00 overgeslagen wordt, maar hoe lang duurt het voordat er echt rust is, bijvoorbeeld geen vrachtauto’s meer rijden? Nu is het zo dat je weet

dat, op een enkele uitzondering na, ‘s morgens schepen vertrekken en ‘s avonds er in willen.
Bij de ASV rijzen meerdere vragen aan het College omtrent het bestemmingsplan:

- Is het mogelijk dat er minder geluid geproduceerd wordt op de terminal dan nu is vastgesteld?
- Gaat deze terminal na verloop van tijd groeien en hoe past dit in de huidige plannen die er nu liggen op het gebied van geluid?
- Is de invaart van overnachtingshaven op meerdere en vooral kruisende bewegingen gebouwd?
- Is de haven groot genoeg voor de extra schepen die de haven aan gaan doen?
- Hoeveel schepen per dag gaan er extra gebruik maken van de terminal in de haven?
- Gaat dit ten koste van de veiligheid? Ook op de waal zal het een drukker knooppunt worden.
- Kan deze haven een groei van de terminal aan?
- Of zal de functie als overnachtingshaven komen te vervallen?

Wij zegen geen nee tegen een terminal, maar wel nee tegen een terminal die tegen de bebouwing aan en in een rusthaven gepland is waar schippers komen om te rusten. Wij zijn van mening dat er beter gezocht kan worden naar een plek verder van de bebouwde kom en uit een rustgebied voor schippers. Een locatie met meer groeimogelijkheden en minder overlast. We zien op vele terminals de groei van zowel het terrein als het verruimen van de lostijd plaatsvinden om aan de groeiende behoefte te voldoen, waarbij problemen ontstaan met overlast door terminals die dicht bij behuizing liggen.

Wij willen graag mee denken bij het vinden van oplossingen of, nog beter, een goed alternatief voor deze nieuwe terminal helpen zoeken. Alhoewel er in het voorontwerp wordt gesproken over een akkoord met “de schippersvereniging” (blz. 54) kan de ASV dat niet bevestigen en zijn dan ook pas onlangs door buurtbewoners die bezorgd zijn over de nieuwe plannen op de hoogte gesteld. Door de komst van de terminal in de overnachtingshaven zien zij hun woongenot aangetast worden in de nabije toekomst. Wij wensen op goede voet te leven met de buurtbewoners en nemen daarom ook hun klachten serieus. Wij willen het op goede voet leven niet stuk maken door enkel het economische belang te laten wegen.

Hoogachtend,
Ron Breedveld, Vicevoorzitter ASV, +31 653 801 460

Reactie ASV op het rapport van Panteia

betreffende middellange termijnprognoses ladingvolume in de binnenvaart

Panteia heeft een onderzoek gedaan naar de verwachtingen op middellang termijn voor het volumevervoer in de binnenvaart. De ASV vindt dat deze prognoses van grote waarde kunnen zijn mits dit soort onderzoeken frequent herhaald wordt en afgezet tegen andere vervoersmodaliteiten. Dat er een stijging van vervoer over water verwacht wordt lijkt mooi, maar je zou het af moeten zetten tegen de voorspellingen voor vervoer over de weg. In Duitsland is geconstateerd dat vervoer over de weg harder stijgt dan vervoer over water, dan verlies je dus marktaandeel.

We zien in dit rapport (heel veel) aannames waar we (zeer grote) vraagtekens bij zetten: Levert een containerpark in Weert veel op, blijft Duitsland veel kolen gebruiken, is de crisis de (enige) reden dat oudere, kleinere schepen verdwenen zijn, is er echt meer opbrengst van landbouwgrond te verwachten als we zien dat veel landbouwgrond andere bestemmingen krijgt? Om maar een paar voorbeelden te noemen. Toch worden er conclusies uit dit soort cijfers getrokken.

Ook volgens dit rapport neemt de kleinere binnenvaart af, dat vervoer wordt vervangen door vervoer over de weg, en dat is een zorgelijke zaak, want onomkeerbaar. Het afnemen van de kleinere binnenvaart betekent dat er een pro actief beleid zou moeten komen richting de CCR regelgeving die voor kleinere schepen aangepast zou moeten worden, omdat op dit moment die schepen daardoor op de sloop eindigen.

Daarnaast lezen wij in het rapport dat er meer volume vervoerd zou worden maar veel van de aannames van volumevergroting zijn volgens de ASV dubieus of zelfs weerlegbaar. Het geluid is veel te optimistisch. Een belangrijk aspect wat we missen is dat we de continuïteit van de binnenvaart niet gewaarborgd zien. De achterblijvende investeringen in de natte infrastructuur, het onnodig oponthoud door spertijden, of falende kunstwerken, het voortdurend beneden de kostprijs moeten werken terwijl de financiële risico’s erg groot zijn; dit alles maakt de sector steeds onaantrekkelijker en daar schuilt o.i. een groot gevaar wat wij niet terug zien in deze cijfers.

De verwachte groei in grotere volumes betekent ook dat er hard gewerkt moet worden aan meer en betere voorzieningen zoals ligplaatsen en dergelijke. Ook zullen knelpunten als Eefde en Terneuzen anders benaderd moeten worden als men de binnenvaart een kans wil, geven. Nu blijft men blokkades en knelpunten opwerpen voor de vervoerstak die constant op achterstand gezet wordt in vergelijking met het wegtransport.

Voor de hele binnenvaart geldt: als men het witboek vervoer serieus neemt (waarin staat dat de modal shift in 2020 ten opzichte van 2011 20% zou moeten zijn) dan zal men toch iets moeten doen om een werkelijke modal shift tot stand te brengen. En dan niet alleen in volumes maar ook in kilometers vervoer. Hier lijkt alle winst die er (in zeer beperkte mate voorspeld wordt) alleen tot stand te komen door verwachtte grote volumes: o.a. meer kolenvervoer naar Duitsland (weegt dat werkelijk op tegen het verminderen van het kolengebruik?) en meer containeroverslag, (terwijl ondertussen de Rotterdamse haven zegt dat men wat containers betreft over het hoogtepunt heen is, wat is waar?) in sommige gevallen is er zelfs sprake van een negatieve modal shift.
Als we ondertussen het vervoer naar de haarvaten verliezen, zoals nu al gebeurt is er niet of nauwelijks milieuwinst, en daar ging het witboek toch ook over.

Als het ministerie IenM wil dat die volumes per binnenvaart gaan toenemen zou de toekomstverwachting in de binnenvaart stabieler en positiever moet zijn. Wij denken dat alle middelen daarvoor ingezet moeten worden. Een van die middelen zou markttransparantie moeten zijn, datgene waar de ASV nu over gaat praten met vertegenwoordigers in de Tweede Kamer.

Wij zien als bedreiging voor de binnenvaart dat de mensen werkzaam in de sector de moed beginnen te verliezen, de steeds maar verslechterende sociale omstandigheden, de matige investeringen in de natte infrastructuur, het onnodig oponthoud door spertijden, of falende kunstwerken als gevolg van achterstallig onderhoud, het voortdurend beneden de kostprijs moeten werken terwijl de financiele risico’s erg groot zijn; dit alles maakt de sector steeds onaantrekkelijker en daar schuilt o.i. een groot gevaar.
De harde cijfers geven aan dat we qua vervoersstromen in een positie blijven

die min of meer stabiel blijft (bij de ene sector neemt het vervoer vermoedelijk af (veevoer, granen) en bij een andere sector neemt het vermoedelijk toe, verwacht men (zoals in de containervervoer, aan de andere kant horen wij weer verhalen vanuit het Rotterdamse dat “het containervervoer over zijn hoogtepunt heen zou zijn” wat is waar?). Het lijkt positief dat er meer volume vervoerd zou worden (genoemd wordt een inhaalslag na de laagwaterstand, maar de vraag is maar of bedijven die goederen niet allang via een andere weg hebben afgenomen), maar de continuiteit van de binnenvaart zien wij hiermee niet gewaarborgd, omdat het voor een gezond bedrijf niet perse gaat om hoeveel er vervoerd wordt, maar wat er mee verdiend wordt, en gezien de ontwikkelingen zoals men verwacht zien wij geen aanleiding waaruit we op kunnen maken dat dat zou verbeteren en dat baart ons zorgen.

Dat er een stijging van vervoer over water verwacht wordt lijkt mooi, maar feitelijk zou je het af moeten zetten tegen de voorspellingen voor vervoer over de weg. In Duitsland is al geconstateerd dat vervoer over de weg harder stijgt dan vervoer over water, dan verlies je dus marktaandeel. En dat terwijl de bedoeling is dat de binnenvaart echt vervoer over de weg zou overnemen. De prognoses die wij zien zijn weliswaar gedeeltelijk positief maar in die voorbeelden (bulktransporten) is er eigenlijk geen enkele maal sprake van het overgaan van vervoer over de weg naar vervoer over water, waarmee er dus geen sprake is van modal shift. .

Om kort te gaan: prognoses zijn altijd moeilijk en dus zul je altijd moeten twijfelen aan de “zekerheid” van de cijfers.

- Welke conclusies kunnen we in ieder geval trekken uit dit rapport?
- De (door Europa) beoogde modal shift: vervoer over de weg verplaatst naar vervoer over water, komt nauwelijks van de grond
- In sommige gevallen is er zelfs sprake van negatieve modal shift
- De kleinere binnenvaart neemt af en wordt vervangen door vervoer over de weg

aanbevelingen

- Het afnemen van de kleinere binnenvaart zou betekenen dat er een pro actief beleid zou moeten komen richting de CCR regelgeving die voor kleinere schepen aangepast zou moeten worden, omdat op dit moment die schepen daardoor op de sloop eindigen.
- De verwachte groei in grotere volumes betekent dat er hard gewerkt moet worden aan meer en betere voorzieningen zoals ligplaatsen en dergelijke.
- De verwachte groei in grotere volumes betekent ook dat daar rekening mee gehouden moet worden wat de infrastructuur betreft. Dan denken wij bijvoorbeeld aan de sluis van Eefde en de sluizen van Terneuzen die knelpunten opleveren.
- Voor de hele binnenvaart geldt: als men het witboek vervoer serieus neemt dan zal men toch iets moeten doen om een werkelijke modal shift tot stand te brengen.
- En dan niet alleen in volumes maar ook in kilometers vervoer. Hier lijkt alle winst die er (in zeer beperkte mate voorspeld wordt) alleen tot stand te komen door verwachtte grote volumes: kolenvervoer naar Duitsland en dergelijke. Als we ondertussen het vervoer naar de haarvaten verliezen, zoals nu al gebeurt is er niet of nauwelijks milieuwinst, en daar ging het witboek toch ook over.
- Daarmee kan men beginnen door blokkades als spertijden en dergelijke voor de binnenvaart ten bate van het vervoer over de weg te herzien.
- Als het ministerie IenM wil dat die volumes per binnenvaart gaan toenemen zou de toekomstverwachting in de binnenvaart stabieler en positiever moet zijn. Wij denken dat alle middelen daarvoor ingezet moeten worden. Een van die middelen zou markttransparantie moeten zijn, datgene waar de ASV nu over gaat praten met vertegenwoordigers in de Tweede Kamer.

Evaluatie van de vaste bedieningstijden van de Beekse brug

30 mei heeft er een eerste evaluatie plaatsgevonden over de bedieningstijden van de Beekse Brug 9ingegaan in december 2015). Naar aanleiding van een klacht van de ASV werd de ASV naast de Schuttevaer ook uitgenodigd en was aanwezig (de Schuttevaer was niet aanwezig).

ASV lid Maarten Valkema (Pirana) was er om vanuit de ervaring te kunnen spreken. De bedoeling van de evaluatie was dat er conclusies vanuit cijfers getrokken zouden kunnen worden (heeft de spitssluiting wel nut en weegt het wel op tegen de overlast voor de schippers?), maar er waren nauwelijks cijfers en die er waren, waren niet betrouwbaar.

Waar de provincie open leek te staan voor de argumenten vanuit de binnenvaart kwamen die bij de gemeente Laarbeek (die ook het busbedrijf vertegenwoordigde) niet aan. Die vond dat er ’s ochtends en ’s avonds de volle 2 uur niet gedraaid moest worden want alle bewoners “ergeren zich ontzettend aan die openstaande brug”.

Ondertussen bleek het busbedrijf zelf te zeggen (via een presentatie) dat de bottleneck niet de brug was maar het link afslaand verkeer. De ASV had op voorhand 4 rapporten van Rijkwaterstaat opgestuurd waaruit Rijkswaterstaat zelf de conclusie trekt dat spitssluitingen heel veel overlast veroorzaken voor de binnenvaart en maar heel weinig oplossen voor de weggebruikers in de files. Helaas bleek niemand die rapporten gelezen te hebben dus heeft de ASV de conclusies voorgelezen. Vervolgens zeggen provincie en gemeente “dat is een andere situatie” maar de ASV heeft geprobeerd duidelijk te maken dat schepen alleen maar als “oponthoud” zien te simpel is. De ASV heeft heel wat voorbeelden gegeven waaruit blijkt dat het “voordeel” wat RWS noemt voor de schepen: “schepen weten waar ze aan toe zijn en kunnen hun reis daarop plannen” onzin is. De indruk is dat de uitleg van de ASV waarom dat een onzinverhaal is, begrepen is.

Ook de voorbeelden over de extra tijd die het volgens de ASV kost als je niet door kan varen maar moet wachten en daarna weer op gang moet komen viel bij de provincie in vruchtbare aarde. De provincie was behoorlijk geïnteresseerd en wilde ook de zienswijze van de schippers wel begrijpen.

Tenslotte heeft de ASV nog even aangegeven dat een geladen schip niet vast kan maken voor de Beekse Brug en dat dat dus niet bepaald handig is maar ook niet echt milieuvriendelijk.

De andere argumenten kunt u nalezen in de nieuwsbrief van de ASV: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-februari-2016/spitssluiting.html

Er komt een vervolg op 7 juli waarbij we ervan uitgaan dat dan de cijfers wel paraat zijn..

(voorlopige) Conclusies Overleg Beekse Brug:

1. brug is het knelpunt niet maar de kruising en verkeerslichten. Toch wil gemeente Laarbeek helemaal geen openingen meer in de spits.
2. spitssluiting kost binnenvaart uren maar levert vervoer over de weg slechts maximaal 1 minuut voordeel op (volgens de cijfers duurt de reistijd in de avondspits zelfs langer met het huidige regime .

70 JAAR ASV

Deel 5

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

Ron Breedveld

Flitslampjes

Juni 2002

Bij de Politie

Het schijnt bij de politie ook niet alles te zijn.

Vorige week is er door een politie agent uit Wemeldinge contact opgenomen met de heer J. Paauwe.

Deze agent wil een spits kopen en naar Frankrijk gaan varen.

Voordat hij dit gaat doen wil hij eigenlijk een keer als passagier mee op een spits.

Als u zich geroepen voelt kunt u contact opnemen met hem via het telefoonnummer 0113-622000.

Zijn naam is Schipper en dit is allemaal geen grap.

****

Leuvehaven

Het schijnt dat het Maritiem museum in Rotterdam het eindelijk voor elkaar heeft.

Bij tellingen van schepen die gebruik maken van de haven is gebleken dat er niet veel binnenvaart gebruik maakt van deze haven.

Er zal dus uiteindelijk wel een ander bestemmingsplan voor komen.

Dat de binnenvaart er feitelijk weggepest is schijnt niet belangrijk te zijn.

Onze ligplaats…onder de eeuwige vlam van de Europoort.

j

Juni 2009

Hekeldicht

De CCR slaat aan 't vervangen
Gezond verstand of andere belangen

Aanpassingen censors en alarmen
De scheepvaart moet ze maar omarmen

Als schipper mag je niet meer denken
Je zou de CCR nog krenken

Ze zeggen dat het veiliger is
Komaan hier gaat het dus al mis

Het onheil nooit nog te bezweren
Commissies die het verstand ontberen

Niek Deen

Oktober 2003

Het blijft tobben met de Nederlandse taal. Neem nou eens het woord, "samenwerking". Er bestaat niet eens een meervoudvorm van. Terwijl je toch met meerderen moet zijn om samen te werken. Zoals ESO en EBU, bijvoorbeeld.

Dat er nogal wat haken en ogen aan dit "soort samenwerkingen" zitten, mag je dus volgens Groene Boekjes, Dikke Van Dalen's, Kantoorfunctionarissen in de binnenvaart en aanhangers van theekransjes op hoog niveau, helemaal niet vertellen. Maar leg dan maar eens een keer uit aan je leden wat hier nu precies achter steekt. Het juiste woord ligt je op de tong en verhipt, je kunt er toch maar niet opkomen...

En dan... komt er plots uit een onverwachte hoek hulp aansnellen: het alom vereerde en verguisde computerprogramma Microsoft Office van oppergod Bill Gates legt exact uit wat er achter dit soort samenwerkingen zit. En hij kan het tenslotte weten. Laat zijn spellingscontrole het werk doen en binnen luttele nanoseconden staat daar het énige en juiste wóórd: SAMENZWERINGEN!

Oktober 2002

Flitslampjes

Het is een waanidee te veronderstellen dat wanneer je in de spiegel kijkt, je daar die oen van een buurman, die klojo van een concurrent in ontwaart. Alleen je eigen spiegelbeeld is in staat voor een armzalig tarief te varen. Niemand anders.

****

De euro is een ?

Tja, dat wist ik al, zult u uitroepen. Maar dat bedoelen wij niet. We gaan het niet hebben over vervoerstarieven, of de prijzen in de supermarkt. Wij bedoelen het euroteken, die gestileerde epsilon. Dat ding laat zich namelijk niet vervoeren, of beter gezegd, niet transporteren, en meer in het bijzonder per e-mail.

Bij het versturen per e-mail veranderd het eurosymbool in een vraagteken, liggend streepje of soms helemaal niets. Zo ging een tijdje geleden het voorwoord in onze Nieuwsbrief compleet de mist in. Aanvankelijk zochten we dit euvel bij ons zelf, bij onze computer, bij het lettertype, bij de uitgever... Niets van dat alles was echter schuld. In dagbladen, tijdschriften (zelfs in computerbladen) e.d. komen we deze vraagtekens, streepjes en omissie tegenwoordig ook tegen.

Wat blijkt. Het eurosymbool is geen standaard 8-bit ASCII-teken, hoewel het op sommige Europese codepages is toegevoegd op positie 128. Nu bestaat er een zogenaamde Unicode om alle vreemde tekens te coderen. (www.unicode.org). Dit is een soort ASCII-tabel met twee bytes per teken. Het euroteken heeft hierin de code 20 AC. (Voor wie nieuwsgierig is). Door in ongewijzigde toestand het euroteken met bv. Outlook Express te versturen, veranderd dat gestileerde ding in een vraagteken. In hexadecimale taal: F3.

Het voert veel te ver om hier moeilijke dingen over te gaan schrijven, maar waar het op neer komt is dat er zowel bij de verzender als de ontvanger iets verkeerd kan gaan, waardoor het euroteken een vraagteken wordt, letterlijk en figuurlijk dus. Waar de fout precies ligt is vooralsnog niet duidelijk, maar het zal wel een keertje bebugd, gebugd, ontbugd, kortom, opgelost worden, denken wij.

Heren zonder schip (Augustus 2008)

De waarheid is hard en het is om moedeloos van te worden als de heren zonder schip roepen dat het onzin is wat de ASV beweerd. Maar de praktijk wijst uit dat wij helaas gelijk zullen krijgen zoals het er nu voor staat en het einde van het kleine schip nabij is.

Het is een gevolg van een onzinnige beslissing om iedereen maar aan de nieuwbouweisen te laten voldoen. En wanneer deze maatregelen die men voor ons in 2010 in petto heeft boven de markt blijft hangen is het niet raar maar waar dat de jonge schipper niet in een klein schip kan of wil investeren.

En hoe is het nu toch mogelijk dat er een tekort aan kleine schepen dreigt? Heren zonder schip, luister naar de ASV misschien dat er dan nog toekomst is voor het kleine schip. Een klein schip hoeft niet aan de nieuwbouweisen voldoen, ik kan geen enkele rede verzinnen waarom dat wel zou moeten.

Jammer dat deze heren zonder schip het niet in hun eigen portemonnee gaan voelen wanneer er geen klein schip meer rondvaart op de Europese waterwegen.

Maar heren zonder schip het is misschien nog niet te laat en steun de ASV in plaats van te roepen dat wat de ASV doet en beweerd onzin is. Wij als ASV gaan in ieder geval ons stinkende best doen om het kleine schip te laten overleven.

Juni 2006

Vervoer over water wel of niet naar de weg. Juni 2010

Als u dit leest zijn de verkiezingen achter de rug en gloort er wellicht wat hoop al heb ik zo mijn twijfels.

De Dames en Heren politici hebben met hun geruzie heel het land en binnenvaartland in het bijzonder in een lastig parket gebracht. We zitten met z'n allen in een diepe crisis en dan doet de politiek er nog een schepje bovenop en laten een kabinet vallen. En nu mochten we weer op deze zeer verantwoordelijke lieden gaan stemmen.

De uitspraken van de woordvoerders van de diverse partijen voedden ook al het vertrouwen in een snelle vorming van een kabinet niet bepaald. Om dan nog maar te zwijgen van wat voor kabinet het dan uiteindelijk gaat worden. Dat is de demo-cratie, wat een theater, je hebt een stevige ceintuur of koppelriem nodig anders zou de broek je afzakken

Als er al iets ten goede in de binnenvaartmarkt wil keren dan zal dat niet van een demissionaire ministerraad komen. Het enig goede van een en ander is naar mijn mening dat de inspiratiebron aan het Vasteland ook is opgedroogd dus daar komen even geen verdere desastreuze plannetjes vandaan.

Het gesprek met de ambassadeur binnenvaart is inmiddels ook al wel gevoerd en dat hopelijk zonder de stoorzenders van de brancheorganisatie. Bood wel kansen voor de ASV delegatie, is dat benut?

Het blijven onzekere tijden en al lijkt de economie weer wat aan te trekken, ik heb nog geen juichverhalen gehoord over wat mijn oude vader vroeger een Dotreis noemde als ie een voorspoedige reis had gedaan met nog een leuke vracht ook.

Het gedonder over de kleine schepen is nog lang niet achter de rug. Als het de KSV echt ernst is dan zal ze vast wel contact gaan zoeken met de CCR en de Europese Commissaris Transport om de onnutte en onuitvoerbare eisen van tafel te krijgen die het voortbestaan van het kleine schip ernstig bedreigen. Dat zal door ons als ASV zeker worden geapprecieerd.

Weg met de hardheidsclausule dan zullen er zeker wel weer jonge schippers te vinden zijn die de oudere schippers gaan opvolgen.

En blijft de bulklading, ook de kleinere partijen, nog even in een scheepsruim.
Zo hoort dat natuurlijk ook. Iedereen blij, zelfs de vrachtwagenchauffeur die dan geen halve dagen in de file hoeft te staan. Dan kunnen statiegeldplannen voor kleine schepen nog even in reserve worden gehouden.

Wel uitwerken natuurlijk want wie weet welke onveilige koers de nieuwe roergangers het Schip van Staat straks laten varen!

Laten we om het zekere voor het onzekere te nemen toch nog maar even als schippers zelf onze koers blijven bepalen.

Goede vaart! Nico Deen.

FLITSLAMPJES

Juni 2003

Soms zijn goede ideeën niet uitvoerbaar. Dat is erg.
Soms zijn slechte ideeën uitvoerbaar. En dat is rampzalig.

*****

Mensen doen moeite om hun papagaai te leren praten, ze praten tegen hun hond, kat, paard, konijn of goudvis. Ze proberen chimpansees het aap-noot-mies bij te brengen of gebarentaal, ze analyseren de geluiden die dolfijnen en pinguïns voortbrengen en ze proberen te begrijpen hoe olifanten met elkaar communiceren... en eens in een verre toekomst hopen ze nog eens te kunnen praten met de dieren.

Maar de mensen zouden beter wat meer moeite doen om elkaar te leren verstaan, en vooral te begrijpen. En dat zouden schippers ook eens moeten proberen.

*****

Wie nu zijn kop in het zand steekt, staat straks te knarsetanden. Wie nu beneden de kostprijs vervoert, ook!

*****

Wie nooit zijn verstand verliest, heeft er geen... sprak de schipper, en nam een reis aan.

*****

Voor dat u de kip met gouden veren plukt... kijk dan eerst even of het wel een kip is.
Voor dat u het kindje weggooit met het badwater... kijk dan eerst even of er wel eentje in zit.
Voor dat u gaat dweilen met de kraan open... kijk dan eerst even of de kraan wel open staat.
Voor dat u zich rijk rekent aan de hand van uw charter... kijk dan eerst even of u wel aan het rekenen bent.

*****

Masochisme: boos zijn over het lage tarief en de reis willen doen.
Sadisme: de reis willen doen beneden het lage tarief waar de ander boos over is.
Sadomasochisme: boos zijn over het lage tarief waarvoor iemand de reis wil doen waarover de ander boos is en de reis willen doen beneden dat tarief.

*****

Vaart een bron van inkomsten voor bevrachters.

*****

December 2010

ASV Nieuwjaarsborrel

Een aantal leden vroeg mij of we dit jaar weer zo'n gezellige Nieuwjaarsborrel gaan nuttigen net alsvorig jaar. Dus heb ik onze vriend Teun gebeld en gevraagd of de ASV ook dit jaar weer welkom is opzijn schip de "MEDIO ". Teun vindt het leuk als de mensen van de ASV ook dit jaar weer komen om een Nieuwjaarsborrel te drinken.

Wij hebben gelijk een datum geprikt en dat wordt dan zaterdag 15 januari.
De ASV vlag zal dan weer uithangen a/b m.s. Medio.

Het ASV bestuur nodigt haar leden dan ook van harte uit om gezamenlijk het glas te komen heffen ophet Nieuwe Jaar.

P.S. bellen met Willem Stam als u van plan bent om te komen, tel: 06 53 320 780

Waar:
a/b m.s. "Medio"
Veilingkade nr. 24
4815 HC Breda

Tijd 13 uur tot 17 uur.
Zaterdag 15 januari 2011.
Groet Willem Stam.

Oktober 2009

Wist u dat

Er een crisisoverleg is afgesproken tussen EBU en ESO
Die vergadering opeens met een week vervroegd is
De ASV daarvan niet op de hoogte gesteld is
Onze voorzitter, Willem Stam dus helemaal voor niets in Antwerpen stond
Niemand zich daar verantwoordelijk voor voelt
Slechts 15% van de binnenvaart achter het crisisberaad staat
De ruime meerderheid (85%) genegeerd wordt door de politiek
15% in staat is een onzinnig plan door de tweede kamer te drukken
De sloopfondsen toch ingezet gaan worden bij dit plan
Een wettelijke oplegregeling betekent dat we allemaal mee gaan betalen aan deze onzin
De overcapaciteit zo nooit onderdrukt kan worden omdat er nieuwe schepen bij blijven komen
Men niet van plan is de toevloed van nieuwbouw tegen te houden
Het hele plan geen prijsopdrijvend effect (VVD) mag hebben
De NMa al klaar staat om in te grijpen
De staatssecretaris dat "meedenken" noemt
Alle politici dagenlang bestookt zijn met mails en dit dus wisten
In het hele debat het woord "draagvlak" niet eenmaal gevallen is
De schipper aan het woord een mooie titel is
Dat je er met een mooie titel en een goed rapport niet bent
Je iets moet doen met de resultaten van zo'n rapport
Er toch weer vóór in plaats van dóór de binnenvaart besloten wordt
De politiek nu overal van af is want "de sector regelt het zelf"
Er bitter weinig lichtpuntjes waren in het AO van 15 oktober
Groen Links niet eens komt omdat dit "geen prioriteit heeft"
De PvdA het grootste deel van de tijd over één boltjalk spreekt
De politiek weer heel goed laat zien heel erg begaan te zijn bij de binnenvaart

De ASV naar de CCR conferentie in Straatsburg wilde gaan
De ASV zich zowel in de ESO vergadering als per mail daarvoor heeft aangemeld
De ASV te horen kreeg zich niet aangemeld te hebben bij "het secretariaat"
De eerstvolgende ESO vergadering afgelast werd omdat teveel mensen niet konden komen
De ASV iedereen heeft gebeld en men wel degelijk kon en wilde komen
Er toen geen voorzitter kon komen bij het ESO overleg
De ASV dan wel zelf voor een voorzitter zou zorgen
Er toch een voorzitter was op het ESO overleg
De ASV vertraging had en had gebeld dat we ongeveer 45 minuten te laat zouden zijn
Men maar vast met het onderwerp CCR begonnen was

Oktober 2008

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

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

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

uit de statuten:

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

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

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

Check de website

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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