ASV Nieuwsbrief

Oktober 2016

Terneuzen
Watertruck +
Verslag ledenvergadering
Verstelbare stuurhuizen

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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

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

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Gerberdien le Sage
gerberdienlesage@gmail.com

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

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina: Ron Breedveld

INHOUD

4 **Voorwoord**

Ledenvergadering
5 *Rede najaarsvergadering*
7 *Rede ochtenddeel*
8 *Vragen aan Kamerleden Eric Smaling*
9 *Opknappen kantoor*
10 *Verslag vergadering*

Flitslampjes
14 *Pegel Kaub van slag*
14 *WIR SCHAFFEN DAS*
15 *Foutje, bedankt*
15 *Nieuwe website over en voor de binnenvaart*

Klein schip/Watertruck
16 *Watertruck een stukje geschiedenis*
17 *Watertruck +*
18 *Watertruck + en Kenniscentrum Vlaanderen*

Terneuzen
18 *Uitspraak Raad van State Nieuwe sluis Terneuzen*
19 *Terneuzen toch voorzien van spuisluis*
19 *Stremming Oostsluis Terneuzen*

CESNI / Technische eisen
20 *ESTRIN: eisen aan de binnenvaart, maar Europa houdt zichzelf niet aan de afspraken*
21 *CESNI*
22 *Verstelbare stuurhuizen*
25 *Reactie ASV eisen in hoogte verstelbare stuurhuizen*
26 *Geluidseisen*
26 *Certificaat van onderzoek, een praktijk gevalletje*

Nautisch
27 *Ligplaats nemen Noordhollandsch Kanaal*
31 *RWS-ASV-KNWV-BLN overleg*
31 *Belemmering scheepvaart Coevorden*
32 *Extra wachttijden voor de Krammersluis*

Lezers aan het woord
33 *Een roepende in de woestijn zijn*

Politiek
34 *De inzameling van scheepsafval in de binnenvaart*
35 *Het project Watertruck-Plus*

Overige
36 *Gebruik van AIS voor inning havengeld*

Voorwoord

Meten is weten

We meten heel wat af in ons dagelijks leven.
Afmetingen, gewichten en tijd.
We worden ook regelmatig de maat genomen.
Limieten worden ons opgelegd maximum diepgang, doorvaarthoogte,vaartijd en ligtijd.
Minimum stahoogte, relinghoogte, gangboordbreedte.

Voor de tot nu toe genoemde aspecten hebben we reguliere eenvoudige meetapparatuur tot onze beschikking zonder te zeggen dat we dit allemaal als nuttige regelgeving ervaren.
Tevens of eventuele overtredingen beboet moet worden en vooral ook in welke mate.
Het meten van waarden als emissie en geluid wordt wel een heel andere zaak.
Hier gaat het om het algemeen welbevinden van mens en dier. Dan geldt ook het subjectieve ervaren van geluid of vervuilende uitstoot. We neigen dan meer te kijken in vergelijking en de trend te beoordelen.

Als we zeggen dat de luchtkwaliteit de laatste jaren verbeterd is, zegt dat eigenlijk niets want dat zou wellicht een minimale verbetering kunnen zijn.

Hoeveel wordt tijdens de fabricage van een product het milieu belast voordat het eindproduct als een milieuvriendelijk product aan de markt wordt aangeboden?

We zouden ons als schone bedrijfstak nadrukkelijker moeten kunnen profileren. Ik denk dat het imago al voor ons spreekt en goede meetapparatuur zou ons daar zeker bij kunnen helpen.
Indien de verschillende vervoersmodaliteiten zuiver worden gemeten zal zeker blijken dat de scheepvaart de schoonste en vriendelijkste is.

Wie gaat er nu eens zuiver meten en wie zal vervolgens door de meetresultaten de scheepvaart meer ruimte en mogelijkheden bieden en juist minder beperkende maatregelen treffen?
Met de komende verkiezingen in zicht zouden we wellicht nog invloed kunnen uitoefenen op teksten van speerpunten in partijprogramma's.

En dan maar hopen dat die partij op haar beurt ook weer een dominante rol in de besluitvorming kan spelen.

Nu is het moment om nog meer en luider van ons te laten horen.
Geluidsoverlast vanuit ASV zal alleen maar positief voor ons kunnen uitpakken.

Laten we gaan Decibellen!!!

Harry Spier
m/s Spica
Denktanklid ASV

Rede najaarsvergadering 2016

Heel wat jaren geleden was ik een meisje van de wal, zoals dat heet, en behoorlijk eigenwijs. Dus eigenlijk is er niet veel veranderd. Dat meisje is er nu wel af, maar dat "van de wal" raak je nooit echt kwijt heb ik gemerkt. En dat eigenwijze…ach mensen veranderen nooit echt. In al mijn eigenwijzigheid had ik al meteen een dikke discussie met een schipper die ik inmiddels wel bijzonder goed ken. David dus. Ik was ervan overtuigd dat hij gouden tijden tegemoet ging want nu was toch wel iedereen overtuigd van het belang van het milieu en wat was er nu milieuvriendelijker vervoer dan een binnenvaartschip? David lachte mij uit (en daar kan ik slecht tegen) want volgens hem had hij dat al zo vaak gehoord maar ging het uiteindelijk alleen om geld en macht en was de rest een drogreden. Bah, wat een negatieve kijk op de samenleving, vond ik dan weer. Je ziet, het is bijna onbegrijpelijk dat deze twee mensen nu al jaren samen op die paar vierkante meter doorbrengen. Maar wat nog onbegrijpelijker is: ik moest mijn mening bijstellen. David had gewoon gelijk. Door de tientallen jaren die volgden hoorden we het iedere keer weer: Die verhalen over milieu en veiligheid klinken leuk maar blijken alleen van belang als bepaalde partijen, en dat zijn niet de schippers, er aan kunnen verdienen. Of door nog goedkoper te vervoeren, of door flink te laten investeren in veelal nutteloze "innovaties" die er vooral voor de bühne zijn. Je ziet, ik heb me qua opvatting aardig aangepast aan mijn levensgezel. Helaas, moet ik zeggen want het was mooier geweest als hij zich door ervaring had moeten aanpassen aan mijn, iets zonniger blik op de wereld.

Maar velen zien de toekomst wel zonnig in en dat moet dan natuurlijk van al die mooie innovaties komen. Innovatie is al jaren een toverwoord waardoor de wereld voor je open gaat. Een soort simsalabim en ja hoor….vang maar op de euro's. We hebben nu weer zo iets innovatiefs….de bakjes van minister Weyts. Niet dat er al niet eerder dit soort projecten zijn geweest maar we geven er een draai aan "ze zijn allemaal van een uniforme maat" en dan is het nieuw. Ook nieuw: je hoeft er geen woning op, en je strijkt een dikke subsidie op van Europa. Het zou ook om nieuw werk gaan, maar wat dat dan is horen we niet, maar de subsidie is er al wel, en de aanbesteding ook. Later lezen we dat het natuurlijk ook ter vervanging van "toch al verdwijnende schepen" is, zo kun je natuurlijk je eigen gelijk maken. Je concurreert die laatste spitsen plus Kempenaars (want om die maat schepen gaat het) nog even kapot met behulp van Europa en klopt jezelf op de borst dat je hebt gezorgd dat er nog vervoer over water is. Dat tegelijkertijd daarmee het internationale vervoer van deze maat schepen gaat verdwijnen, nemen we niet mee als verlies, we doen gewoon net of we dat niet weten. Dan hoef je ook geen verantwoording af te leggen. Enkele weken na de uitspraak van de heer Weyts over het vervangen van "verdwijnende schepen" is het beeld alweer bijgesteld: tot maar liefst 50% zou nu van bestaand vervoer over water mogen komen. Nog even wachten en dan gaan we zeker horen dat we eerst met die 50% gaan beginnen en dan zien we wel of er nog werkelijk werk van de weg gehaald wordt. Gelukkig heeft Vlaanderen ook meteen bedacht dat er 50% subsidie gegeven kan worden op nieuwe, schone motoren…komt dat even goed uit, dan kunnen we subsidie over die door Europa gesubsidieerde innovatieve duwboten geven. En dan durft de heer Vanderhaegen van de Europese Commissie DG MOVE op onze vragen daaromtrent al na een maand een kopie te sturen van de antwoorden die we al van de heer Weyts hadden ontvangen. Waarbij hij namens Europa ook meedeelt dat in dit geval, vanwege het grote belang het helemaal geen probleem is dat er ingegrepen wordt in de markt. Erger nog: Vanderhaegen weet ook nog te zeggen dat hij graag zou zien dat we dit allemaal ondersteunen. Alsof de beul vraagt of je even wilt helpen het touw op te hangen waarna het de bedoeling is dat je luid gaat applaudisseren voor het behaalde resultaat. En dan is men nog verbaasd dat men het vertrouwen verliest in alles wat met Europa of overheid te maken heeft.

Want innovatie, daar gaat het om. Toen ik tijdens een discussie met de VVD zei dat ik het verbluffend vond dat wij op ieder voorstel om de sector te helpen te horen krijgen dat "er niet ingegrepen mag worden in de markt" en er nu wel door Europa ingegrepen wordt door subsidie te verstrekken ten koste van de concurrentiepositie van de bestaande binnenvaart kreeg ik als antwoord dat het nu wel een goed idee was want dit was "innovatief". Toen ik zei dat men dan ook wel het innovatieve idee van AGORA zou ondersteunen kreeg ik geen antwoord meer.

Naast innovatie blijft ook het woord samenwerken het alomvattende positieve door iedereen omhelsde begrip. Europa en de CCR zouden ook meer gaan samenwerken. Het CESNI ontstond. Domme naïeve ikke dacht nog even dat Europa wellicht de waarde van de binnenvaartvloot zou inzien en de CCR zou dwingen de vloot te beschermen in plaats van kapot te maken. Maar alle gesprekken waarin men ons gelijk gaf en zei dat het echt anders zou worden bleken een farce. En ook nu weer verschuilt iedereen zich achter elkaar. De Europese Commissie DG-MOVE zou wel willen maar ja, de CCR hè, De Nederlandse delegatie kan niets doen want de Duitsers willen niet, de Nederlandse politiek kan niets doen want ze gaan er niet over, en jammer, jammer dat het zo moet gaan met zo'n mooie bedrijfstak maar helaas….

Nog steeds, wordt gesuggereerd dat samenwerken de oplossing is voor alles. Maar tot welk doel dat samenwerken moet leiden dat hoor je niet, maar wat we wel te horen krijgen is dat het zeker niet mag leiden tot betere tarieven in de binnenvaart. Waar we dan al die mooie innovaties van moeten betalen?

Samenwerken is een werkwoord en je verwacht dat er dan iets tot stand komt. Dat Europa zou moeten samenwerken om mooie zaken te ontwikkelen waardoor we allemaal trots op het Europeaan zijn kunnen zijn. Maar hoeveel van die mooie zaken over de afgelopen 3 jaar kunnen wij noemen? Waar kunnen we trots op zijn? Is dit samenwerken alleen gericht op het ervoor zorgen dat je als land in ieder geval geen probleem meer voor je deur hebt? Regel je iets met emissies zodat je zelf lekker vervuilend bezig kan zijn en roep je bij ieder onderwerp dat "anderen het moeten doen"?

Proef het cynisme wat er inmiddels over mij gekomen is. Niet een mooi ding, cynisme. Het is lelijk en negatief en niemand wordt er blij van en erger…het helpt de leden van de ASV noch de schippers een stap verder. Cynisme of scepcisme ontstaat vaak uit teleurstelling en het is een zelfbescherming tegen nog meer teleurstellingen: "mij maken ze niets meer wijs". Zo ontstonden de Eurosceptici. Maar waar komt het uit voort? Mensen willen best vertrouwen hebben in een goed samenwerkend Europa. Maar als Europa alleen maar tegen ons gebruikt wordt, want zo voelt het toch, dan willen we er niets mee te maken hebben. Hoe voelt het dat je als schipper enorme boetes krijgt voor minuscule vergrijpen terwijl de verantwoordelijken voor Europa zoals een Neelie Kroes, die toch de werking van de "vrije markt" moest bewaken er af denkt te komen met "o sorry, foutje", als ze fout gehandeld heeft?. Wie had gedacht dat Groot Brittannië echt uit Europa zou vertrekken? Maar nu de bevolking daarvoor blijkt te kiezen moeten we ons toch eens achter de oren

krabben.
Biedt Europa ons wat het ons zou bieden? Of is Europa toch die Fenicische prinses uit de Griekse mythologie gebleken? In die mythe is Europa de prinses die naar Kreta werd ontvoerd door oppergod Zeus. Zeus deed zich daarbij voor als een vriendelijke witte stier (ja, als je ook op een mooie, vriendelijke witte stier gaat zitten ben je wel vreemd bezig natuurlijk, maar dat terzijde…) Zou het kunnen dat in deze mythe Zeus gelijk staat aan macht en bedrog die het aanvankelijk onschuldige Europa van haar maagdelijkheid beroofde? Want hoe mooi leken de oorspronkelijke bouwstenen van Europa! Idealen zoals nooit meer oorlog en samenwerken om er allemaal beter van te worden stonden aan de wieg van Europa lezen wij op internetsites. Of was het uiteindelijk toch gewoon de uitbreiding van een handelsovereenkomst? Kortom: leek het een mooie vriendelijke witte stier maar was het eigenlijk een boze God, waar we nu mee opgescheept zitten?

Is het uittreden van Groot Brittannië de opmaat tot bezinning binnen Europa? Dan zou het nog een positief bijeffect kunnen hebben. Zou het dan ook eindelijk door de beleidsmakers in Europa doordringen dat op deze weg doorgaan tot alleen nog maar meer onvrede leidt? We horen zelfs dat er weer teruggegaan moet worden naar de oorspronkelijke waarden te vinden in het Verdrag van Rome. Waren wij niet langer cynisch dan zouden wij hoopvol zijn op deze kans. Tenslotte staat er in het Verdrag van Rome dat er een Europees Vervoerbeleid moet worden opgezet. Het wordt nu toch wel eens tijd om daar mee te beginnen. Het witboek vormt slechts kaders, daar zou nu duidelijk beleid uit gedestilleerd moeten worden. Zou nu het moment zijn om die weg in te slaan?

En dan vragen wij ons af of de Europese Commissie nu wel de vraag uit 2009 van Dennis de Jong (SP) positief zou beantwoorden.

De vraag of de Commissie kan bevestigen dat hfdts V van het EU-verdrag een artikel 74 heeft die bepaalt dat maatregelen op het gebied van vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden rekening moeten houden met de economische toestand van vervoersondernemers. De vraag om een stelsel van bodemtarieven te ontwikkelen en te hanteren zodat schippers niet langer genoodzaakt zijn om werk te verrichten tegen een te lage betaling. Wat denkt u, zou het antwoord vandaag anders zijn? En wat denkt u? Zou er een hoeder zijn van Europa die werkelijk zorg heeft voor haar onderdanen? Tenslotte werd uiteindelijk ook in de mythe voor Europa gezorgd. Zij trouwde met Asterion, koning van Kreta die haar zonen adopteerde en opvoedde. Je ziet, het kan wel….dat happy end.

De moraal van het verhaal: Europa kijk naar het waardevolle waar je al zoveel van verloren hebt en neem nu eindelijk je verantwoordelijkheid. Zorg dat de kinderen van de schippers weer een toekomst zien in de binnenvaart. Houd op met je te verschuilen achter anderen, en regeltjes die je tenslotte zelf verzonnen hebt. Voor velen van ons is het te laat, maar deze maatschappij schreeuwt om een beter beleid, en dat moet van iedereen komen die ook maar iets kan betekenen. Wij kunnen en willen niet hopen op een koning van Kreta die ons moet komen redden. Gelukkig zijn “wij’ inmiddels aan het groeien. We groeien tegen de stroom in. In alle opzichten. Niet alleen qua ledenaantal ook in de tonnenmaten. “Wij” die als schippers voor schippers de schouders eronder zetten. Dat betekent dat veel schippers nog steeds of weer vertrouwen hebben. Vertrouwen in zichzelf, dat wij het verschil kunnen, nee moeten maken. Dat is moedig, maar ook slim. Want zo langzamerhand zien we dat allerlei partijen en organisaties begrijpen dat er met ons, de schippers, samengewerkt moet worden. We hebben onszelf op de kaart gezet. Dus waag het niet nog eens te zeggen dat wij niet willen samenwerken. Kijk hoe wij samen petities tot stand brengen, hoorzittingen veroorzaken, vragen in de Kamer over bewindslieden afroepen en constant met elkaar in discussie zijn over één ding: hoe houden we deze bedrijfstak overeind? Wij kunnen en willen niet hopen op een koning van Kreta die ons moet komen redden. We zijn hier, we blijven hier en we blijven groeien tot het tij keert. Dankzij u!

Rede najaarsvergadering ochtenddeeldeel

Beste mensen,

Heel hartelijk welkom op deze najaarsvergadering waarbij ik namens u de ASV al sinds 7 jaar vanuit het bestuur mag vertegenwoordigen. 7 jaar is een tijd waarin we ontzettend veel met onze vereniging hebben zien gebeuren. Er zijn tijden geweest waarin sommigen onder ons bijna het moede hoofd in de schoot legden omdat er tegen zoveel weerstand niet op te boksen zou zijn. Maar er zijn in deze vereniging ook altijd leden en donateurs (laten we die niet uitvlakken) geweest die hebben geroepen dat het geluid van de particuliere schipper niet op een andere manier naar voren gebracht kon en zou worden.

We moesten blijven bestaan om die groep te vertegenwoordigen die het anders wil in de binnenvaart. En dus deden we dat. En zo is het gekomen dat in een tijd waarbij veel leden van de ASV gedwongen zijn te stoppen met varen door de AOW gerechtigde leeftijd te bereiken, door ziekte of overlijden, door faillissementen of door regelgeving waardoor het schip gedwongen uit de actieve vaart gehaald is, in die tijd, wij niet in ledental dálen maar sterk stijgen.

In enkele jaren is het ledenaantal verdrievoudigd.

En niet alleen het aantal leden groeide, ook de schepen van de eigenaars die lid werden van de ASV groeiden als het ware mee. Nu kunnen we vol trots zeggen dat we een hele range vertegenwoordigen van particuliere schippers met schepen van de grootte van een duwbootje tot een koppelverband van meer dan 5.000 ton. Dat hadden sommige mensen vast niet verwacht van dat “spitsenclubje”.

Ook op ander gebied groeien we. Want wie had er gedacht dat juist de regeringspartijen PvdA en VVD hun zorgen zouden uiten bij de minister omdat zo’n belangrijke partij, zoals zij het noemden, als de ASV zich teruggetrokken heeft van het huisvuiloverleg? Weet u hoe lang het geduurd heeft voor een politicus gewoon in zijn vraagstelling de ASV durfde te noemen? Maar kennelijk zijn we steeds minder besmet gebied en wordt er bijvoorbeeld rond ons voorstel voor een AGORA een rondetafelgesprek georganiseerd waar vele sprekers voor uitgenodigd zijn om hun visie te geven.

Dat rondetafelgesprek in de Tweede Kamer gaat nog een harde dobber worden want dat hele verhaal is natuurlijk voor velen heel bedreigend. Al is het maar omdat we bloot leggen dat hun adagio “samenwerken” niet werkt als het geen doel heeft. En al is het maar omdat AGORA aan de stoelpoten van velen zaagt, zowel van de EVO die zo trots is op het feit dat men de schippers miljarden euro’s afhandig heeft gemaakt, als van de bevrachters en samenwerkingsverbanden die zich als zodanig gedragen. En als je aan iemands stoelpoten zaagt dan worden ze vals…

In dit ochtendgedeelte gaan wij met elkaar ons beleid vaststellen. We hebben heel wat vragen voor u maar er is al veel voorwerk gedaan door bestuur en denktank. Maar het was niet genoeg. Een organisatie die groeit, dat is prachtig. Maar het betekent ook dat we onze manier van werken tegen het licht moeten houden. Gaat het zo goed, en wat moet of kan anders? We hebben leden gekregen met zorgen die wij in het verleden nauwelijks kenden, zorgen over personeel of over specifieke situaties in de verschillende vaargebieden waar wij weinig ervaring mee hebben. Ook die leden moeten op ons kunnen rekenen. Maar wie is “ons”? velen in de zaal zullen achteroverleunend denken dat ‘ze het moeten doen”. Maar er is helemaal geen “ze”. Als wij het niet doen, doet niemand het. En wij dat bent U. Ja, kijk maar niet naar uw buurman (of buurvrouw!), U bent het. Schippers voor schippers….dat is onze lijfspreuk en daar moeten we het van hebben. Het is onze kracht en natuurlijk ook onze achilleshiel. Want we hebben geen handig mannetje op kantoor die we de kastanjes uit het vuur kunnen laten halen. We moeten het zelf doen.

Volgend jaar gaat mijn laatste jaar in als bestuurder van deze prachtige club. Ik heb het altijd een heel sterk punt gevonden van de ASV dat men zich aan die periodes houdt (al wordt een tussentijds aftreden na 4 jaar wel eens vergeten). Want niets erger dan een bestuurder die die pet maar op houdt. We kennen ze, degenen die het zo goed bedoelden maar na vele jaren geen gevoel meer hadden voor wat er speelde. En vol goede bedoelingen namens allen de verkeerde beslissingen namen en niet meer terugkoppelden omdat ze er inmiddels van overtuigd waren dat ze het allemaal wel wisten.

Zo’n club willen wij niet zijn toch? Ik wil dat in ieder geval niet. Mensen ga uit van je eigen kracht. Er zit hier zoveel expertise, je mag het niet voor jezelf houden.

De nabije toekomst is heel bepalend voor ons voortbestaan. U zult in deze vergadering weer ondervinden hoeveel er op ons afkomt en hoe belangrijk het is dat we daar op een goede manier mee om gaan. Aanwezig zijn bij overleggen is niet voldoende. We moeten vooraf met elkaar bedenken welke strategieën we toe willen passen en welke posities we in willen nemen. Dat is niet makkelijk want we zijn allemaal anders en moeten toch samenwerken en ervoor zorgen dat we een hecht blok vormen. Dat kost voor ieder van ons als individu wel eens wat.

Het levert ook veel op. Puur door initiatieven vanuit denktankleden is er de traditie ontstaan om op de beurs in Gorkum het ASV geluid uit te dragen bijvoorbeeld, maar zo hebben ook een aantal mensen zich ingezet om het ASV kantoor weer representatief te maken zodat we er goed kunnen vergaderen. Een hele klus waarover u later meer hoort. Kortom: het bestuur en de denktank is een prachtige club mensen die zich wil inzetten voor het belang van de binnenvaart, maar die club heeft volop steun nodig. Wij moeten gevoed worden om zeker te kunnen zijn dat we het juiste uitdragen, om te weten wat onze stellingname is ten opzichte van bepaalde problematiek.

Een heel mooi voorbeeld vind ik zelf de geluidseisen waarover we binnen de denktank uitgebreid hebben gediscussieerd. Dat heeft voor ons allemaal veel duidelijk gemaakt maar betekent ook dat degene die de ASV moet vertegenwoordigen in een overleg hierover werkelijk alle invalshoeken van dit aspect voorbij heeft zien komen en dus heel sterk staat. Dat hebben we nodig om op een goede manier de belangen van de particuliere binnenvaart te verdedigen. Ik ben ontzettend blij met het feit dat nieuwe leden die inzet belonen, maar we moeten dat vasthouden en uitbreiden. Dus pak op die verantwoordelijkheid. Discussier mee, schrijf stukken, ga mee naar overleggen en houd het bestuur scherp. Ik reken op u. Deze vergadering en in de toekomst

Goede vergadering.

Vragen aan Kamerleden Eric Smaling (SP) en Lutz Jacobi (PVDA)

Voorafgaand aan de najaarsvergadering heeft de ASV Lutz Jacobi en Eric Smaling een aantal vragen voorgelegd.

Markttransparantie

Wat denkt u over het plan AGORA, wat wij bij u gepresenteerd hebben?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-juni-2016/het-verhaal-agora.html

Welke stappen denkt u op welk termijn daarin te kunnen zetten?

Ingrijpen in de markt

Wat vindt u van de visie van de ASV waarin ze uitspreekt dat Belgie m.b.v. de EU de binnenvaart beconcurreert door met subsidie bakjes te gaan bouwen ter grootte van een spits en Kempenaar?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-juni-2016/klein-schip-watertruck.html

CCR

Wat is uw visie op de wijze waarop de CCR haar visie op “het schip van de toekomst” gestalte geeft waarbij zij m.b.t de regelgeving de bestaande (kleinere) binnenvaart zo goed als onmogelijk maakt?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/00_Achtergrondinformatie%20CCR%20petitie.pdf

Welke positie heeft u(w organisatie) daarin de afgelopen jaren ingenomen?

CDNI verdrag

Wat vindt u van de wijze waarom Nederland met het CDNI akkoord omgaat m.b.t de huisvuilproblematiek? Welke stappen vindt u dat Europa (de ESO) zou moeten zetten?

Wat is uw visie op de wijze waarop er in de toekomst met het CDNI verdrag omgegaan zou moeten worden?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossier-huisvuil.html

Handhaving en toezicht

Wat is uw mening (de mening van uw organisatie) over de wijze waarop handhaving en toezicht in de binnenvaart plaatsvindt?

Wat zou uw advies zijn daaromtrent naar de Europese commissie toe?

Welke stappen heeft u (uw organisatie) gezet wat betreft de extreem hoge boetes (in Nederland) in de binnenvaartsector?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-juni-2016/handhaving-en-toezicht.html

Ligplaatsproblematiek

Op welke wijze zou de ligplaatsproblematiek aangepakt moeten worden naar uw mening?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossier-ligplaatsbeleid.html

Belemmering binnenvaart

Hoe denkt u dat het voorkomen kan worden dat de binnenvaart steeds meer belemmerd wordt door het overal invoeren van spertijden waarop bruggen en sluizen niet draaien ten behoeve van vervoer over de weg?

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-februari-2016/spitssluiting.html

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-april-2016/persbericht-spitssluitingen.html

AIS

Bij de invoering van het AIS (automatisch identificatie systeem) is de schippers beloofd dat het alleen voor navigatiedoeleinden gebruikt zou worden. Nu denkt men erover om AIS voor meer zaken te gebruiken zoals: het actief opsporen van schepen door het IlenT en havengeld te innen (Amsterdam) via het AIS systeem. Wat vindt u van de wijze waarop AIS ingezet zou mogen worden?

op afstand bedienbare bruggen en sluizen

Wat vindt u van (de veiligheid van) de op afstand bedienbare bruggen en sluizen die steeds meer gaat toegepast worden?

Foto Esther Lubbers

Project opknappen kantoor

Het opknappen van het ASV-kantoor aan de Zwartewaalstraat in Rotterdam is op een aantal details na afgerond. Wat is er gedaan?

Muren en plafonds zijn geverfd.
Nieuw keukenblok is geïnstalleerd.
Nieuwe kasten en bureau.
Nieuw tapijt gelegd
Nieuwe vergaderstoelen
Nieuwe lampen
Archief opgeruimd
Etc.

Na al het verrichte werk is het kantoor weer klaar om in te vergaderen en mensen te ontvangen. De mensen die met dit project bezig zijn geweest zijn tevreden over het resultaat. Daarbij is het gelukt om binnen het streefbedrag van 2500 euro te blijven waarover in de afgelopen voorjaarsvergadering door de leden is besloten.

Bij dit stukje zijn foto's toegevoegd van hoe het was en hoe het is geworden.

Verslag ledenvergadering 1 oktober 2016

Foto's Jessica vd Akker

Opening.
Om 10.05 opent technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs, we gaan proberen ons aan de agenda te houden en vooral het tijdschema.
SunnivaFluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen een spreekt de rede uit.

Goedkeuring agenda
De agenda word goed gekeurd.

Goedkeuring verslag
Het verslag van 19 maart word goedgekeurd, de notulist word bedankt.
David Twigt wil graag Liesbeth bedanken voor de steeds mooier wordende Nieuwsbrief, ziet er professioneel uit.

Mededelingen
- De vraag aan de leden is om het maximale bedrag voor de beurs in Gorkum te verhogen van 1800 euro naar 2500 euro. Hier gaan de leden mee akkoord.
- Als de leden mooie foto's hebben voor in de Nieuwsbrief deze graag sturen naar foto@algemeeneschippersvereeniging.nl
- RTL 7 heeft ons benaderd voor een nieuwsitem dit was voor 3 minuten en werd 2 keer uitgezonden. Kosten waren 4400 euro, hier hebben wij voor bedankt.
- Wij willen de Nieuwsbrief niet vol met advertenties maar er kunnen er nog wel een paar bij, dus als je iemand weet neem contact op.
- De ASV bestaat 70 jaar en daarom komt er een bewaarnummer van de Nieuwsbrief over 70 jaar ASV.
- Er komt ook weer een binnenvaart agenda, de verspreiding ging vorig jaar niet helemaal goed, we gaan de verspreiding op een andere manier doen.
- De vertegenwoordiging van de ASV bij het WBR overleg gaat van 1 naar 2 personen.

Bestuur perikelen.
We hebben een te klein bestuur en het bestuur krijgt steeds meer werk mede door de groei van de vereniging. We hebben nu allerlei verschillende schepen van duwboten tot charterschepen en vrachtschepen van spits tot een groot koppelverband. Deze varen op allerlei vaargebieden waar wij niet altijd de kennis hebben. Dus vragen wij de leden om hierin me te werken met het bestuur.
Paul Markusse en Ron Breedveld zijn aftredend voor hun eerste termijn en Sunniva Fluitsma gaat volgend jaar haar laatste jaar in van haar 2e termijn en stopt er dus daarna mee. Het bestuur heeft dus dringend vers bloed nodig. Paul Markusse geeft aan dat hij nog wel een tweede termijn van 4 jaar wil gaan doen. Ron Breedveld stopt met zijn werk in het bestuur hij weet niet of hij zich nog wel 4 jaar als bestuurslid voor de vereniging kan blijven inzetten. Hij blijft wel in de Denktank. Sunniva bedankt Ron voor al zijn werk wat hij de afgelopen 4 jaar voor de ASV heeft gedaan. En overhandigt Ron een cadeau namens de ASV. Esther Lubbers meldt zich aan om het bestuur te komen versterken in maart, ook Harry Spier denkt er over na om in het bestuur te komen. Jessica vd Akker meldt zich om mee te gaan met het WBR.

Advertenties
We hebben niet de neiging om veel advertenties in de Nieuwsbrief te zetten maar er mogen wel wat adverteerders komen. In de nieuwe Nieuwsbrief staat een advertentie van de EOC dit komt mede omdat ze sponsor zijn en daar af en toe een advertentie voor terug willen ze komen dus niet in elke Nieuwsbrief met een advertentie te staan.

Nieuwe leden
Het ledenaantal blijft gelukkig nog steeds stijgen. We hebben het afgelopen jaar weer vele nieuwe leden mogen inschrijven en er zitten ook een aantal nieuwe leden in de zaal welke zich even kort voorstellen. Wij hebben ook donateurs, dit zijn vaak oud-leden en soms mensen die de ASV willen steunen, niet iedereen kan zo maar donateur worden als ze geen lid zijn geweest. Dit wordt beoordeeld door de leden. Donateurs hebben geen stemrecht. Wij zijn voor de particuliere schipper en die hebben het dus voor het zeggen.

Afvalbeleid.
Rebel heeft een rapport gemaakt en met de uitkomst kon de ASV niet verder in mee gaan, de uitnodiging die volgde vanuit het Ministerie borduurde voort op het rapport en men wilde nu samen met de sector bespreken hoe wij hier vorm aan gaan geven (uitgaande van het abonnementensysteem). De ASV wilde geen verantwoordelijkheid nemen voor dit beleid wat door ons niet ondersteund wordt en wij zijn toen uit het overleg gestapt. Het ministerie heeft ons toen gevraagd om mee te blijven doen met het overleg. Wij hebben toen gezegd dat we eerst met het ministerie in overleg willen om te kijken wat het ministerie nu wil met het afvalbeleid. Er is vrijdag 30 september een gesprek geweest en dat was een open, constructie gesprek. De ASV heeft verteld dat er iets moet komen wat van de hele binnenvaart zijn goedkeuring kan krijgen. Het vertrouwen moet terug en dat is helemaal naar het nulpunt gezakt door het veel te dure abonnementensysteem met veel te weinig vuilcontainers. Ook over het SAB is de binnenvaart niet tevreden, uit een poll in de scheepvaartkrant bleek dat ruim 80 procent niet tevreden was over hoe het SAB werkt. Dus afscheid nemen van het SAB in dit dossier. Het ministerie moet er dus voor gaan zorgen dat het vertrouwen weer terug komt. Havens moeten het huisvuil gratis innemen ook dat moet meer gestimuleerd worden. Het moet laagdrempelig worden, dus bv open containers of containers die met bv een bankpas geopend kunnen worden zodat ook de buitenlandse collega en de pleziervaart zijn vuil kwijt kan. Het ministerie heeft in de gaten dat ook Duitsland en België niet blij zijn met hoe het nu gaat met het huisvuil in Nederland. Dit bestaande systeem moet je zien als een verliespost. De vraag is moeten wij aanstaande dinsdag weer aanschuiven bij het overleg met de andere bonden en het ministerie. Wij blijven natuurlijk altijd zeggen dat huisvuil volgen het CDNI verdrag gratis moet worden opgehaald. Die afgesloten

bakken zijn natuurlijk veel duurder dan open bakken, op sluizen kunnen makkelijk open bakken staan want sluizen zijn tegenwoordig allemaal afgesloten met hekken. Leendert Vissers zegt dat het heel goed was dat de ASV zich heeft terug getrokken van het overleg maar nu moet je weer aanhaken om het SAB weerstand te bieden. Fokke Wijkstra vind ook dat de ASV moet gaan, er is echt wel wat te winnen samen met het ministerie werken voor een oplossing totdat het internationaal is geregeld. Esther zegt dat een open systeem veel goedkoper is dus zet die open bakken weer terug op alle sluizen zoals het was. De zaal wil dat de ASV weer in het overleg stapt, willen geen abonnement, geen SAB die het gaat regelen, en als men afgesloten bakken wil gaan wij daar niet voor betalen. En zeggen dat het in strijd is met het CDNI verdrag. Voor Fokke is het nog niet helemaal duidelijk, gaan we nu voor open bakken of gaan we bv 1 euro per zak betalen? Ron Breedveld zegt, er zal wel niet gelijk een vast plan liggen dus we gaan eerst horen wat ze te vertellen hebben.

Greendeal
Leendert Korvink wil graag met de ASV praten, op 24 augustus zijn wij bij hem geweest. Het gaat over het meten aan de pijp van de uitlaatgassen. Hij heeft uitgelegd hoe het allemaal gaat werken, in oktober wil men gaan beginnen, er moet wel een apparaat komen om te meten maar die kost veel geld. Men heeft het over 20.000 euro en er komt geen subsidie voor. Maar men zegt dat de metingskosten terug moeten naar ongeveer 1800 euro, dus het gaat nog even duren voordat we zover zijn. Leendert Korvink komt in de voorjaarsvergadering er alles over vertellen.

Geluidseisen
In 1976 heeft men normen vast gesteld waar nieuwbouwschepen aan moeten voldoen als het gaat om geluidseisen. Deze zijn, stuurhut en woning 70 db, slaapkamer 60 db en machinekamer 110 db. In 2003 heeft men bedacht met een overgangstermijn dat alle schepen hier aan moeten voldoen. Uit vele rapporten blijkt dat de schepen van voor 1976 hier nooit aan kunnen voldoen omdat de kosten veel te hoog zijn als het al gaat lukken om er aan te gaan voldoen. Dat betekent dus dat alle schepen van voor 1976 gaan verdwijnen, bijna de gehele kleine binnenvaart. Nederland heeft van de CCR de opdracht gekregen om dit te gaan onderzoeken en om met voorstellen te komen. Er zijn verschillende mogelijkheden. Niets doen, dan blijft alles zoals de CCR heeft voorgesteld, geen optie. A1 varen, schepen die niet aan de geluidseisen kunnen voldoen mogen dan alleen A1 varen, dit is voor sommige natuurlijk wel een oplossing maar werkt in de praktijk niet voor vele schepen. Schepen beneden de70 meter mogen nu 18 uur varen. 70 tot 86 meter met matroos mogen ook 18 uur. Duitsland had voorgesteld om te kijken wat het ideale toerental is voor een schip om aan de geluidseisen te voldoen en dit is dan wat dat schip maximaal mag varen dit alles moet aangegeven kunnen worden met een tachograaf waarop de toerental is af te lezen. Ook geen ideale situatie. Eerst investeren en dan kijken of je de geluidseisen haalt is ook geen oplossing even als de Hardheidsclausule. De ASV zegt dat er geen harde bewijzen zijn dat de binnenvaart last heeft van gehoorbeschadiging. De Duitse CCR commissaris heeft in een schrijven aangegeven dat er geen schepen mogen worden uitgesloten omdat ze niet aan de geluidseisen kunnen voldoen. Dit moeten wij naar voren brengen en niet meegaan in allerlei compromissen. Wij hebben altijd gezegd wanneer er iets vernieuwd wordt op een schip dat dit dan aan de nieuwbouw eisen moet voldoen maar dat gaat voor de geluidseisen niet op. De investeringen zijn veel te hoog en vaak niet uitvoerbaar waardoor de gehele kleine binnenvaart dreigt te verdwijnen. Niet alleen de kleine binnenvaart kan niet aan de geluidseisen voldoen ook de nieuwbouw heeft grote problemen om aan de eisen te voldoen. Ook wordt er gekeken naar nieuwe meetprotocollen nu word er gemeten met 95 % van het vermogen dit word dan lager. Of dat de oplossing is is zeer twijfelachtig. Alle schepen dus ook de schepen van na 1976 worden gemeten dus het is afwachten of die dan ook door de nieuwe geluidseisen komen. Matthe Broeken zegt dat er toch ook wel eens gesproken is dat schepen tot 86 meter niet aan de geluidseisen hoefden te voldoen? Sunniva, Daar hoor je nu niets meer van maar ook de grotere schepen krijgen problemen. De regelgeving klopt niet dus moet worden aangepast. Jos Evens vind dat de Rijnvaartcommissarissen de sector beter moeten vertegenwoordigen in Straatsburg. Dat mag ook wel eens gezegd worden.

Kantoor
De ASV heeft het kantoor de afgelopen tijd helemaal opgeknapt, het was veel werk maar het ziet er weer prachtig uit.Dank aan vooral Paul en Maria Markusse en ook Ron Breedveld die hier mee bezig zijn geweest. Wij hadden een budget van 3000 euro en er is nog geld over. Het kantoor is nu weer klaar om te vergaderen en om mensen te ontvangen.

Rondvraag
- David Twigt, er zijn fietsvakantieschepen die misschien wel lid willen worden, ik heb dit wel eens vaker naar voren gebracht maar er is nooit iets mee gedaan. Roel Boermann antwoord dat deze schepen ongeveer de afmetingen hebben van een spits in het algemeen, die betalen ongeveer 300 euro dus ik denk dat dat het lidmaatschap moet gaan kosten voor deze schepen. Jaring Ruijtenberg vraag wat deze mensen verwachten van de ASV. Zij hebben met andere wetgeving te maken waar wij geen verstand van hebben. Sunniva zegt dat het bestuur daar over gaat nadenken als deze mensen zich aanmelden als lid.
- Jos vraagt of de ASV een abonnement kan afsluiten als vereniging bij de verschillende vakbladen die daar een abonnement voor willen dat is misschien goedkoper dan wanneer we allemaal individueel een abonnement moeten afsluiten. Sunniva antwoord dat ze het bij de Schuttevaer wel eens gevraagd heeft maar dat koste zoveel dat je net zo goed iedereen zelf een abonnement kan afsluiten.
- Leendert Visser vraag of er al eens is gekeken naar dat gedoe met de minimum lonen in Duitsland en Frankrijk. Doortje Grooten antwoordt dat dit bij het overleg met de Rijnvaartcommissarissen aan de orde is geweest. Het mag helemaal niet van Europa, er wordt aan gewerkt. Afgesproken is om dit jaar niet te handhaven.

PAUZE

De technisch voorzitter verwelkomt de nieuwe mensen die erbij zijn gekomen voor de middagvergadering. De voorzitter spreekt rede

uit.

Zeesluis Terneuzen
De ASV is bij de Raad van State geweest voor het beroep dat wij hadden aangetekend tegen de besluitvorming rondom de nieuwe zeesluis. Wij wilden oa een spuikanaal. BLN had ook beroep aangetekend en enkele bedrijven daar in de buurt. Men heeft ons nogmaals aangehoord maar uiteindelijk hebben al onze argumenten van tafel geveegd. Er komt geen spuikanaal en ook geen extra ligplaatsen voor de binnenvaart. Joop Molenwijk zegt dat zelf de tijdelijke spuikanaal zoals die was gepland niet door gaat, men wil zolang mogelijk de middensluis blijven gebruiken als spuikanaal. Wij moeten Specifiek aantonen hoeveel schade er ontstaat wanneer er gestemd word om te spuien. Ook de bedrijven aan de wal zouden dat moeten doen. Er moet een meldpunt komen. Er zijn straks meerdere plekken waar gewerkt gaat worden met oponthoud. Martin van Dijk zegt dat het altijd goed is om cijfers bij te houden om de politiek te overtuigen.

Watertruck
De ASV is bijzonder verbaast over het project Watertruck, er is altijd gezegd dat er niet ingegrepen kan worden in de markt als wij daar om vroegen maar er mag wel met subsidie van Europa nieuwe bakjes in de markt gezet worden die met de bestaande binnenvaart gaat concurreren. Eerst wordt er gezegd dat er alleen werk van de weg gehaald mag worden, nu heeft men het al over 50 % bestaand werk. Johan Muller zegt dat de BLN via ESO protest gaat aantekenen, Het CBRB doet ook mee. De ASV kan dit ook ondertekenen als jullie dat willen. Sunniva zegt, je moet nog maar afwachten of het gaat werken, er zijn al vele andere projecten gestart en die konden ook niet zonder subsidie. Als de subsidie stopt gaat de boel failliet maar dan heb je het wel weer in de markt. Je stoot wel een hele vervoerstak uit de markt en die kunnen dan ook niet meer het werk doen waar deze bakjes niet geschikt voor zijn en wat heb je dan gewonnen?

4 Shipping
Jan Snoeij, schipperszoon geeft een presentatie van de bevrachtingsapp 4 shipping. De nieuwe app zal niet de prijzen kunnen beïnvloeden maar wel meer inzicht geven in de markt. Nu bel je de bevrachter en die heeft meestal maar 1 reis voor je. Met deze app zetten bevrachters / verladers het werk op de app en kun je zien hoeveel werk er is. Doel is om het organiseren van vervoer eenvoudiger te maken in de hele keten. In de vrachtwagenbranche zijn ze daar al veel verder mee dit zou voor de binnenvaart ook zo kunnen werken. Computersystemen aan elkaar koppelen zodat alles vanuit de eigen computer van de verlader geregeld kan worden. Connossementen, douanepapieren, in en uitlosbewijzen, facturen alles kan via de app. Wanneer de verlader dit eenvoudig vanaf zijn eigen computer kan doen heeft hij geen bevrachter meer nodig wat de tussenhandel vermindert. Je kan verschillende groepen maken, huurschepen, vaste schepen en sportmarkt. De bevrachter geeft alle relevante gegevens door aan de app en de schipper kan hier op reageren. Pas wanneer er tot een akkoord komt moet de schipper 1% provisie betalen aan 4 shipping. Je kunt in de app niet zien wat er geboden word maar als het gemakkelijk is voor de verlader om werk op de app te zetten zal hij dat waarschijnlijk vaker doen en kun je zien wat de verlader betaald en is de tussenhandel er tussen uit. Er is al met veel verladers gepraat en er zijn er genoeg die er aan mee willen werken.

Frankrijk
De oogst is tegen gevallen, het vrachtaanbod is sinds juni heel erg laag. Dit gaat nog wel tot begin volgend jaar duren aldus de bevrachters. In het noorden is iets meer werk maar dat wordt voornamelijk door de grotere schepen weggevaren, al is daar ook minder dan normaal. De vrachten zijn 20 tot 30 procent lager dan we gewend zijn. De regio Parijs heeft nog steeds veel last van de naweeën van het extreem hoge water in het voorjaar. Vooral de bouw en de grond hebben daar last van. David Twigt merkt op dat de Hensie een week voor een sluis heeft gelegen omdat er niet genoeg water was. Maar eigenlijk was er helemaal geen watergebrek aldus de sluismeesters onderweg. Het lijkt erop dat VNF helemaal geen vervoer meer wil op de kleine vaarwateren. Peugeot vervoer wat perfect was voor over water naar de weg verplaatst omdat de VNF de kanalen niet onderhoud. !09 schepen per week deden dit transport. Ook hoor je nog steeds geruchten over subsidie aan vrachtwagens die het werk transporteren naar het grote vaarwater. Martin van Dijk zegt dat subsidie aan vrachtwagens pertinent wordt ontkend. Men wil wel subsidie aan de binnenvaart geven voor innovatie maar dan moet men de vaarwegen wel onderhouden anders heeft dit geen zin.

Agora
Sunniva gaat er niet al te uitgebreid op in, dat is al eerder gedaan. We hebben het overal neergelegd, van Europa mag het en in de 2e kamer komt een ronde tafelconferentie waar iedereen voor wordt uitgenodigd om te zien wat de mogelijkheden zijn. Verder gaat de ASV verladers aanschrijven voor een gesprek om te kijken hoe zij er over denken.

Videoboodschap Lutz Jacobi
Lutz Jacobi, woordvoerder in de 2e kamer voor de PvdA. Ze zegt dat er een rondetafelconferentie komt om te kijken wat de beste oplossing is om voor de binnenvaart een beter bestaansrecht te krijgen. Ook ziet ze geen rede om subsidie vanuit Europa te geven voor het ontwikkelen van nieuwe duwbakjes. Daar is niets nieuws aan. Wel is ze voor modelshift maar dan naar de bestaande binnenvaart. Ook voor het huisvuil moet een betere oplossing worden gevonden.

Presentatie Eric Smaling
Eric Smaling draagt de binnenvaart in de kamer een warm hart toe. Er zijn in maart volgend jaar weer verkiezingen, iedereen is bezig met zijn verkiezingsprogramma. Het is nu het moment voor de binnenvaart om te proberen in dat verkiezingsprogramma te komen. Zodat later de binnenvaart ook in het regeerakkoord kan worden opgenomen. Er is een motie ingediend om de CCR eisen niet te laten gelden voor schepen tot 86 meter. De SP staat er achter dat er aan wordt gewerkt om dit te realiseren. Sunniva vraagt waarom het ministerie altijd in alle staten is wanneer er vragen worden gesteld. Eric Smaling zegt dat niet te weten, de minister zegt wel ik

draag de binnenvaart een warm hart maar laat dat niet echt zien. Er is een gebrek aan gevoel van urgentie naar de binnenvaart toe. Er is veel geld naar de weg gegaan, het is moeilijk om geld van de weg naar de binnenvaart te verschuiven. Sunniva, de minister zegt altijd dat Nederland wel wil in de CCR maar de andere landen niet maar dat is helemaal niet waar. De Duitse delegatie heeft gezegd dat er bij de geluidseisen geen schip mag verdwijnen maar Nederland wil weer een compromis. Terwijl ze gewoon Duitsland moeten steunen. Eric heeft ook niet het idee dat de minister haar best doet. David zegt dat dat er sinds 1975 nooit een minister is geweest die iets voor de binnenvaart heeft willen doen. Ron Breedveld zegt, de motie is in uitvoering maar de afgelopen jaren zijn er 3 moties aangenomen en er is er geen één in uitvoering. Leonard Dodewaard zegt dat jongeren geen idee hebben hoe het gaat in de binnenvaart, je moet jongeren enthousiast maken dat is belangrijk. David vraagt zou jij je kinderen adviseren om in de binnenvaart te gaan werken. Leonard, nee wij moeten het weer gaan creëren dat het leuk is om in de binnenvaart te werken. Sunniva stelt dat er door de geluidseisen eindelijk een beetje samenwerking komt tussen de verschillende bonden, dat is misschien een positief punt.

Rondvraag
Ron Breedveld, een lid van de ASV heeft een bekeuring gehad omdat zijn nieuwe Rijnpatent niet de kleur had die was afgesproken in de CCR. Nederland heeft het Rijnpatent blijkbaar de verkeerde kleur gegeven. Martin van Dijk zegt dit moet je even mee nemen in het overleg met de Rijvaartcommissarissen om te kijken wat hier aan te doen is.

16.45 sluit technisch voorzitter Paul Markusse de vergadering, hij bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en nodigt iedereen uit voor een drankje aan de bar.

FLITSLAMPJES

Pegel Kaub van slag.

Via diverse kanalen heeft de ASV vernomen dat verschillende schippers mopperden over standen van de pegel Kaub, rijnkilometer 546 .

Er klopte iets niet!
De pegel stond
- 14-09-2016 om 21.00 op 144 cm
- 15-09-2016 om 5.00 op 146 cm
- 15-09-2016 om 13.00 op 137 cm

In een tijdsbestek van 8 uur was het 9 cm gevallen. Veel schippers meenden dat het water op 15-09-2016 om 05:00 in werkelijkheid lager was dan werd aangegeven.

Een lid van de ASV kwam 15-09-2016 om 17.30 langs pegel Kaub en toen stond de pegel op 152 cm en rees het vermoeden dat de pegel kapot was (of er zit sjoemelsoftware in).

De ASV heeft gebeld met de riviercentrale in Oberwesel. Na bijna een half uur wachten namen ze telefoon op en werd toegezegd dat ze de pegel zouden corrigeren op Elwis.de.

WIR SCHAFFEN DAS...?

In 2020 20% meer vervoer van de weg naar water en spoor, in 2050 50% méér? Getekend: De Nederlandse overheid.

Vervoer van houtsnippers Oss-Constanza. Groene schepen gezocht!
Na veel naspeuringen en rekenwerk loopt vervoer per schip klem op de doorberekening van de kosten van investeringen in die vergroening, o.a.
een 10% hogere brandstofvergoeding wegens schone verbrandingstechnieken.
Het vervoer gaat nu door de Donau-landen per dieseltrein.

Die rijden op groene diesel zeker?

Of je het nu over het benaderen van verladers hebt om vervoer op een duurzame manier in het schip te krijgen, over ladingrestenafgifte (o.a.
Merkesteijn) of over CCR-emissie-eisen: Als het vervoer op een milieuvriendelijke wijze ook maar iets meer kost, is het milieu ineens ondergeschikt. Als toepassing van emissienormen onbetaalbare investeringen eist, kun je beter de toch al milieuvriendelijkere schepen slopen en het vervoer via de weg doen, dan regels te stellen aan de nog steeds verheerlijkte vrije markt.
Er werden/worden miljarden aan subsidie uitgegeven ter bevordering van het milieu in transportaangelegenheden, zeker in de autoindustrie, met voorlopig 0 resultaat. Wat moet je daar als burger nog mee?
Het enige wat je kunt doen is, er zelf in je eigen omgeving geen smeerboel van maken.
Maar wat ik nog steeds niet kan begrijpen is, dat politieke stromingen, die zeggen het milieu en het welzijn van de samenleving niet ondergeschikt te willen laten zijn aan economische belangen, dit zo lang blijven slikken. Dit maakt de politiek toch wel erg ongeloofwaardig en werkt polarisatie naar uiterst rechts of links in de hand. Geen goed vooruitzicht met verkiezingen in Nederland, Duitsland en Frankrijk in het vooruitzicht volgend jaar.

Jos Evens.

Foutje, bedankt.

De verbreding van het Wilhelmina kanaal waardoor grotere schepen in de toekomst Tilburg kunnen bereiken loopt enkele jaren vertraging op en zal tientallen miljoenen euro extra gaan kosten.

De werkzaamheden waren al in een afrondende fase toen Rijkswaterstaat de conclusie trok dat door het weghalen van een sluis (Sluis II) het grondwaterpeil dermate zal zakken dat er schade zal ontstaan aan woningen langs het kanaal. Nu moet halsoverkop een extra sluis worden ingepland, gebouwd en bekostigd.

Het is uiteindelijk een oplettende burger uit Tilburg met verstand van de materie (een gepensioneerd geohydroloog) geweest die de bal aan het rollen heeft gebracht. Je zou denken dat Rijkswaterstaat bij een project van die omvang er zelf wel goed over nagedacht zou hebben en je erover verbazen dat het niet gedaan is, maar ach, wij kijken bij Rijkswaterstaat nergens meer van op.

Voorlopig (vier of vijf jaar) zal Tilburg dus alleen bereikbaar zijn voor Kempenaars (en kleiner). Gelukkig zijn die er (nog) voldoende om de verladers aldaar op een goedkope en milieuvriendelijke wijze hun goederen te brengen zoals zij dat al sinds Napoleon doen.

▲ Wilhelminakanaal Tilburg Noord © Rijkswaterstaat

Redactie 02-06-16, 17:35 Laatste update: 03-06-16, 05:53 Bron: ANP

Verbreding Wilhelminakanaal bij Tilburg 70 miljoen duurder

De verbreding en verdieping van het Wilhelminakanaal bij Tilburg gaat 70 miljoen euro extra kosten. Het geld is nodig voor de aanpassing van een sluis bij de wijk Reeshof. De gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant moeten elk 11 miljoen euro betalen, het Rijk de rest, zei een woordvoerder van de gemeente Tilburg donderdag.

Nieuwe website over en voor de binnenvaart

In samenwerking met de Europese Commissie heeft de CCR een nieuwe website gelanceerd: www.inland-navigation.org
Op deze website moet alle relevante informatie over de binnenvaart te vinden zijn over o.a. infrastructuur, bemanning en de Marktobservatie.

De Nederlandse rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven heeft gevraagd om zaken die ontbreken en/of incorrect zijn bij hem te melden. Onze input zal gebruikt worden om de website verder te verbeteren.

Uw eventuele opmerkingen kunt aan de ASV doorgeven, dan zorgen wij dat het bij de rijnvaartcommissaris terecht komt.
Ron Breedveld

Watertruck een stukje geschiedenis

Minister Weyts draait

Eerst zullen de 500 watertruckbakjes alleen nieuw werk van de weg halen, later zegt hij dat het ook ter "vervanging" is van verdwijnende schepen (die dan meteen een beetje geholpen worden bij het verdwijnen) , nu gaat het al om 50% bestaand werk wat de overheid even wegconcurreert van de bestaande schepen. En dat allemaal omdat hij "de sector zo goed gezind is". Hoe ver gaat men door met het kapot maken van de bestaande kleine binnenvaart? En waar blijft de ESO?

Watertruck: een stukje geschiedenis

Het is niet de eerste keer dat de overheid de bestaande binnenvaart beconcurreert en net doet alsof men het ei van Columbus heeft ontdekt.
Dit heeft Jos Evens nog even opgeduikeld uit de archieven:

DIEPENBEEK, 24 oktober 2014
Innovatief transportsysteem verplaatst ladingen naar de kleine waterweg

Watertruck maakt resultaten bekend tijdens slotconferentie
Op vrijdag 24 oktober 2014 maken de Belgische, Nederlandse en Franse partners de resultaten bekend van het Europese Watertruck project. Verschillende studies en proefvaarten tonen aan dat dit vernieuwende transportsysteem een groot potentieel heeft om het goederentransport via de kleine waterwegen te doen heropleven. Flexibiliteit van de weg kopiëren naar de binnenwateren

Stortgoed, containers, goederen op paletten, afval, enz. zijn maar enkele voorbeelden van de vrachten die perfect van de weg naar de kleine binnenwateren verplaatst kunnen worden. Dit via een eenvoudig systeem van kleine duwboten en kleine duwbakken die, als het ware, trucks op het water vormen.

Philippe Muyters, Vlaams minister van Innovatie: "Watertruck illustreert perfect dat de beste ideeën vaak eenvoudig zijn. Het is een zeer flexibel systeem dat het laden en het lossen ontkoppelt van het varen, dat toelaat om ladingen te bundelen en om in konvooi te varen. Nog een belangrijk voordeel is dat de schipper niet langer aan boord hoeft te wonen."

Het concept heeft een enorm potentieel. Bijvoorbeeld in de regio Kempische Kanalen en Albertkanaal wordt het Watertruck potentieel geraamd op meerdere miljoenen tonnen per jaar waarvoor een vijftigtal Watertruck-duwbakken ingezet kunnen worden.

Koen Valgaeren, algemeen directeur van het VIM: "Kritische factoren om succesvol te kunnen opschalen naar een volwaardig transportmiddel, zijn enerzijds het bereiken van een voldoende grote ladinghoeveelheden en anderzijds het aantrekken van investeerders die de broodnodige duwbakken produceren. We merken een duidelijke interesse bij verladers en private en publieke investeerders, zelfs op Europese schaal, en bekijken nu hoe we de marktintroductie kunnen versnellen."

Voorstelling van de resultaten tijdens de Watertruck Closing Conference

Op vrijdag 24 oktober 2014 worden de resultaten van het Watertruck-project bekendgemaakt tijdens een persconferentie, gevolgd door een afsluitende conferentie in het ING Marnix-gebouw in Brussel.

De persconferentie vangt aan op 11.30 uur. Het programma van de slotconferentie omvat naast de presentatie van de resultaten en van drie proefvaarten, nog een debat met een aantal stakeholders en een vraag- en antwoordronde.
Meer informatie op
http://watertruck.eu/conference_nl/

Overkoepelende partner
Watertruck is een Interreg IVB NWE project

Watertruck partners
VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit), CAMVS (Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre, nv De Scheepvaart, Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB), Port de Bruxelles, POM West-Vlaanderen, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Zeeland, Voies Navigables de France (VNF) & Waterwegen & Zeekanaal nv
(NL)
Over Watertruck

Watertruck wil het vrachtvervoer over kleine vaarwegen (tot en met CEMT-klasse IV) optimaliseren via de introductie van een nieuw vaarconcept: een kleine duwboot met kleine duwbakken, aangepast aan de grootte van de waterweg.

Watertruck is een flexibel concept: op kleine vaarwegen worden kleine duwbakken voortgeduwd door kleine duwboten. Op grotere vaarwegen kunnen de duwbakken aan elkaar gekoppeld worden.
Het hoofdkenmerk van Watertruck is dat varen losgekoppeld wordt van het laden en lossen. Bij Watertruck hoeft het personeel niet aan boord te wonen.
Het Watertruck concept is complementair aan de traditionele scheepvaart. Voor meer info, surf naar http://Watertruck.eu/

Voor de duidelijkheid: dit gaat over de voorloper van Watertuck+, nl.
"Watertruck". Het project loopt al enige jaren en werd "afgesloten" in 2014. Zo zie je ook, hoe dit soort zaken lopen en (niet denigrerend bedoeld hoor) op langjarige basis opgezet worden:

Men voert onderzoek uit bij verladers, op basis van "groot tekort aan kleine schepen en personeel", t/m CEMT Klasse IV, zoals wij dat al jaren roepen. Nieuwbouw aan de huidige prijzen niet rendabel te maken.

Positieve reacties, men ziet het helemaal zitten, als het maar niet duurder is als de vrachtwagen, dus: eenvoudig van opzet, geen gezinnen aan boord, geen gezeur.
Men doet een lading-potentie onderzoek in Brabant: 16% van de lading van de deelnemers kan via zo'n concept over water. (gaat voorlopig wel met gekoppelde bestaande kempenaars. Men doet een paar kleine proefprojecten, waarvan Snaaskerken blijkbaar al weer stil ligt.
Maar dat vertel je er niet bij, bij een aanvraag bij de EU voor het vervolgproject "Watertruck+". Wat rapporten, cijfermateriaal, persberichten en hop! de toekomst voor vervoer over klein vaarwater is verzekerd! Voeg er een regeltje aan toe, dat het over complementair vervoer gaat, dus de bestaande vloot heeft er geen last van...

Nota bene: het laatstgenoemde project, over de Samber (omgeving
Maubeuge): Een bakje met een boot over een traject, waar al jarenlang nauwelijks meer vervoer plaats vindt! En waarom niet? Omdat er in Frankrijk een aquaduct lekt en onbetrouwbaar is, zodat VNF het kanaal gesloten heeft en weigert, het voor de vrachtvaart weer op te knappen!
Geen doorgaande vaart meer, zodat het boven Landelies ook dichtgeslibt is en onbruikbaar.

Als er iemand naar onze vergadering komt om over Watertruck+ uitleg te geven, mag hij eerst laten zien, wat er van de kleine proefprojectjes geworden is.

Ik heb me overigens in 2012 nog aangemeld als geïnteresseerd deelnemer in het Watertruck-project, palletvervoer, maar werd geweigerd, omdat spitsen er niet aan mochten deelnemen.

Jos Evens

Watertruck+

Europa vindt ingrijpen inde markt geen enkel probleem als het ten koste van de bestaande binnenvaart is.

Hierbij het antwoord van de heer Vanderhaegen DG-Move (Europese Commissie) op de vraag van de ASV betreft Watertruck+ project. Het antwoord is duidelijk en een herhaling van zetten als men de antwoorden van de heer Weyts op eerdere vragen van de ASV heeft gelezen:

De conclusie die we vanuit het antwoord moeten trekken is: ingrijpen in de markt mag niet. Zelfs niet als we merken dat een hele sector (de binnenvaart) onderuit gaat maar……. als Europa ingrijpt **ten koste van die sector** dan mag het wel.

Zie het antwoord van de heer Vanderhaegen waarbij hij antwoordt op de vraag van de ASV waarom Europa geen hand uitsteekt als we vragen om bescherming van de sector, waarbij constant het argument gebruikt wordt: “we mogen niet in de markt ingrijpen”. Maar nu men met 500 kleine bakjes gesubsidieerd de concurrentie aangaat met bestaande binnenvaart die het al zo zwaar heeft wordt zelfs keihard gezegd dat het dan wel mag. Kortom: maken we de sector het nog moeilijker dan is alles geoorloofd maar vraagt de sector om hulp dan mag het niet.

Er wordt steeds gesuggereerd dat men het werk van de weg zal halen, maar waarom doet men dat dan niet voor de bestaande binnenvaart? En hoe kan het dat we exact dezelfde argumenten lezen als die van de heer Weyts namelijk bijvoorbeeld dat er geen schepen van een uniforme afmeting zijn, terwijl de ASV de heer Weyts er al op gewezen heeft dat het om specifiek spitsenafmeting gaat waar er 25 jaar geleden nog 7.000 van rondvoeren waar er nu nog slechts zo’n 400 stuks aanwezig zijn. Waarom zijn die 6.600 schepen verdwenen met die uniforme afmeting?

De ASV heeft ook gevraagd hoe de ESO hiertegenover staat, toch de “beschermer” van de particuliere binnenvaart in Europa. Het antwoord aan de ASV was dat binnen de ESO de meningen verdeeld zijn dus neemt men geen standpunt in. Dat is de ESO die miljoenen krijgt om de belangen van de particuliere binnenvaart te behartigen.
Is onze vraag; wie komt er nog op voor de belangen van de (kleinere0 particuliere binnenvaart?

Hieronder de vraag van de ASV met het antwoord wat we vandaag hebben mogen ontvangen.

Onderwerp: RE: Watertruck+

Geachte mevrouw Fluitsma,

We ondersteunen het Watertruck+ project inderdaad actief voor de redenen die hieronder zijn aangegeven (in het engels zodat mijn kollega’s kunnen meelezen). We hopen inderdaad op positieve interesse van de sector voor dit project.

The Watertruck project is a CEF-funded market-sided innovative project in inland waterways which intends to bring a new vessel concept to the market addressed by small inland waterway vessels which has been in continuous decline since many years.

The project has been selected by DG MOVE in the framework of the CEF programme following an independent evaluation by independent external experts in view of its innovative nature and the merits of the project to address the failure of the market to sustain investments in small vessels.

The key innovation of features of the project are:

- the standardisation of vessels units allowing easy linking up into small convoys –
- the modular concept of the vessel units, allowing their customisation to a wider variety of uses
- the open access to the project, whereby all interested stakeholders have been given the opportunity to adhere to the concept – this open access remains a principle that will be applied for the planned scale up of the project to 200 vessel units
- many design features that make the vessel units suited for operations on small waterway
- the bundling of investment, allowing to reap economies of scale and hence low cost for the construction of the vessel units

We believe that this is a very promising project for creating new opportunities in a market which is mainly served by road transport – and that hence can enlarge the market of inland waterway transport beyond its current frontiers. Even if any public subsidy inevitable causes some market interference, we consider that this interference is acceptable in view of the potential gains the project can bring to the inland waterway sector. It should be noted that the project targets new markets which were not served by inland waterway transport when the project was conceived. We consider that the potential gains of opening up new market for inland navigation outweighs the risk of interference with the existing trades carried by inland waterway.

The benefits of the project will be all the more important if the players in the market would fully embrace the Watertruck concept once its viability has been demonstrated through the CEF project. This scaling up of the project will be investigated by the consortium in the framework of the CEF project and will be communicated in an open and transparent way and we hope that this analysis will provide opportunities for new investments and for the conquering of new markets for inland waterway transport for all market players.

We therefore encourage the players in the inland waterway sector to follow this project closely and to join the Commission is its efforts to bring viable innovative solutions to the small vessel market, necessary to keep up the maintenance of the large network of small waterways in the Member States.

It should be noted that opportunities for submitting innovative, market sided projects are expected to remain open in the subsequent CEF calls. The next opportunity is scheduled already for this fall 2016.

Het Antwoord was naar aanleiding van onderstaand bericht
Geachte heer Vanderhaegen,

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.

Wij willen u erop wijzen dat dit vervoer wordt overgenomen van bestaand vervoer over water, niet van transport over de weg. Europa werkt daarbij mee aan **concurrentievervalsing** en inmenging in de markt op een negatieve manier 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, zoals u ongetwijfeld weet, 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.

De ASV vraagt u vanuit uw positie Minister Weyts op te roepen 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.

Wij hopen op korte termijn van u te horen,

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma

Watertruck+ en Kenniscentrum Vlaanderen

Kenniscentrum Vlaanderen vergist zich in samenwerking.

Berichten bereikten de ASV als zou de ASV samenwerken met Kenniscentrum Vlaanderen. Na contact opgenomen te hebben met Kenniscentrum Vlaanderen bleek het om een misverstand te gaan: men heeft BLN en ASV met elkaar verward (!!). De ASV gaat ervan uit dat men inmiddels aan de leden duidelijk maakt met wie men echt samenwerkt en met wie niet.
Op een vraag van de ASV wat Kenniscentrum Vlaanderen van het watertruck+ project vindt, was het antwoord dat er pas ingegrepen kon worden als er daadwerkelijk met bestaand werk wordt gevaren. Dan kan deze organisatie een klacht indienen, werd ons medegedeeld waarna men eraan toevoegde dat watertruck+ ook in Nederland wordt ingezet. Toen de ASV vroeg welke verladers dat gingen doen bleef men het antwoord schuldig. De ASV heeft naar de Nederlandse krant Schuttevaer verwezen waar in staat dat “minstens de helft van de weg gehaald gaat worden en de andere helft bestaand (binnenvaart) vervoer is” en waar ook de verladers genoemd worden die er gebruik van gaan maken.
Kenniscentrum Vlaanderen was (nog) niet op de hoogte van deze verladers. De ASV heeft erop gewezen dat het o.i. te laat is als men pas de klacht gaat indienen als de watertruck al in gebruik is. De ASV heeft de indruk dat er aangesloten leden van Kenniscentrum Vlaanderen zijn die heel erg wanhopig zijn. We hopen dat Kenniscentrum Vlaanderen dit ter harte wil nemen en ook de belangen van die leden actief zal gaan behartigen.

Terneuzen

Reactie van ASV op uitspraak raad van State Nieuwe sluis Terneuzen

Zoals bekend verondersteld mag worden heeft de ASV er alles aan gedaan om de wijze waarop de nieuwe sluis van Terneuzen tot stand komt, het ligplaatsprobleem wat daar ontstaat en het feit dat er geen aparte spuisluis komt aan de orde te stellen.

Inmiddels is duidelijk dat alle beroepen (ook van andere partijen) zijn afgewezen of niet-ontvankelijk verklaard. https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=88620&summary_only=&q=sluis

De uitspraak ligt in de lijn van de diverse uitspraken van overheidsorganisaties, ministers, RWS en dergelijke, die we de laatste tijd ervaren. De illusie word gewekt, dat je als burger nog inspraak hebt in beleidsvoornemens. Wat er ook aan steekhoudende argumenten naar voren wordt gebracht, het blijft een illusie. Dat heet in onze wereld democratie.

Argumenten tellen niet
Het is dieptreurig dat er besluiten genomen worden waarbij argumenten niet lijken te tellen en de belangen van minder sterke spelers (de schippers en particuliere bedrijven aan de wal) kennelijk niet (zwaar) wegen. Alweer wordt het vertrouwen in ons rechtssysteem geschaad. Zoals een van onze bestuursleden zei: zo maak je van een normale schipper een tegendraadse burger.

Niet voor niets
De ASV vindt desondanks dat al het werk niet voor niets is geweest. We hebben er duidelijk op gewezen, dat er verkeerde beslissingen worden genomen, die tegen het belang van de binnenvaart ingaan. Hieraan kunnen en zullen we later altijd nog refereren.

Belangrijk is hard te maken welke schade de binnenvaart ondervindt bij iedere stremming van de sluizen i.v.m met teveel of te weinig water.

Het is wellicht een mogelijkheid een meldpunt te openen waar men de verlette tijd, de geleden inkomstenderving, het niet kunnen voldoen aan de afspraken die met verladers/ontvangers gemaakt zijn etc. kan melden bijvoorbeeld d.m.v een speciaal e-mail adres. Vervolgens kunnen we deze gegevens regelmatig publiceren en ook doorsturen naar het ministerie. Ook kunnen we ter discussie stellen of het feit dat er Europese subsidiegelden binnengehaald worden met het argument “binnenvaartsluis” wel voor een zeesluis bestemd mogen worden, zeker indachtig het feit dat de binnenvaart er geen voordeel, maar wel schade van ondervindt. Kortom: volgende stappen moeten bepaald worden. Op de ledenvergadering op 1 oktober zal de ASV diverse mogelijkheden bespreken.

Terneuzen toch voorzien van spuikanaal

Na al het gedoe met zienswijzen en beroepsschriften is de ASV erachter gekomen dat er al een spuikanaal aanwezig is in Terneuzen. Weliswaar heeft het bijbehorende gemaal veel te weinig capaciteit met 8 kuub per seconde om het overtollige Franse en Belgische water te verwerken, maar het is er wel. Het kanaaltje loopt evenwijdig langs het kanaal Gent-Terneuzen Westelijk van de weg. Bij de Westsluis loopt het wat verder het land in om uiteindelijk ca. 300 meter voorbij de Westsluis via het gemaal in de West buitenhaven uit te komen.

De overheid kan dus de stremmingen die wij als binnenvaart gaan ondervinden geheel of gedeeltelijk voorkomen door dit spuikanaal aan te pakken door o.a. de capaciteit van het gemaal te vergroten. Zou de Nederlandse overheid niet naar deze mogelijkheid gekeken hebben omdat België en Europa daaraan niet financieel zullen bijdragen?

Als ASV zullen we het in ieder geval onthouden want, de Raad van State mag dan wel de bezwaren van tafel hebben geveegd, de stremmingen zullen ons tot last zijn en op kosten blijven jagen.

Foto Corrie Last

Stremming Oostsluis Terneuzen

ter informatie:

Rijkswaterstaat werkt dit najaar aan de Oostsluis in Terneuzen. Op vrijdag 14 oktober om 12.00 uur start het wisselen van de sluisdeuren aan de kanaalzijde. De oude deuren worden vervangen door geconserveerde en gereviseerde deuren. Daarna krijgt de Oostsluis nieuwe besturing, worden de twee bruggen, de deuren aan het binnen- en het buitenhoofd en de spui- en nivelleerinstallatie omgebouwd en worden de sluis en de bruggen geschikt gemaakt voor het bedienen op afstand vanuit de Nautische Centrale Terneuzen.

Verwachte wachttijden
De Oostsluis is door deze werkzaamheden gestremd van vrijdag 14 oktober 12.00 uur tot zondag 13 november 23.59 uur. Tijdens de stremming wordt de beroepsvaart geschut in de Westsluis en Middensluis. De recreatievaart kan mee in de Middensluis. Ondanks dat levert de stremming hinder op voor de scheepvaart. De gemiddelde wachttijd bedraagt naar verwachting 2 à 3 uur en kan bij grote drukte oplopen tot 10 uur. Rijkswaterstaat neemt maatregelen om alles in goede banen te leiden, zoals afspraken over wachtplaatsen en extra scheepvaartbegeleiding door een van de patrouillevaartuigen van Rijkswaterstaat.

Stremming start eerder vanwege onderhoud
Eerder ontving u van ons al informatie over de werkzaamheden in Terneuzen door het project Modernisering ObjectBediening Zeeland (MOBZ). Deze zouden starten op 17 oktober. Graag attenderen wij u erop dat de scheepvaartstremming nu zal beginnen op vrijdag 14 oktober om 12.00 uur, omdat voorafgaand aan de MOBZ-werkzaamheden de deuren aan de kanaalzijde worden vervangen. Rijkswaterstaat combineert tijdens deze stremming zoveel mogelijk werk om zo de hinder te beperken. Het wisselen van de sluisdeuren vindt plaats in het kader van regulier onderhoud en wordt uitgevoerd door de firma Heijmans.

MOBZ
De ombouw van de sluizen naar “bediening op afstand” is onderdeel van het project MOBZ. Rijkswaterstaat verbouwt de bruggen en sluizen in Zeeland zodat die op afstand bediend kunnen worden vanuit twee nautische centrales. Een ervan staat in Terneuzen. Door te bedienen vanuit een nautische centrale kan Rijkswaterstaat het personeel, de bruggen en sluizen efficiënter inzetten. Ook is het zo mogelijk scheepvaart beter door een gehele corridor te begeleiden, waardoor reizen beter te plannen zijn. Alle werkzaamheden in het kader van MOBZ worden uitgevoerd door ENGIE.

Actuele informatie
Actuele vaarweginformatie tijdens de stremmingsperiodes: www.vts-scheldt.net, www.vaarweginformatie.nl of www.sluisplanning.nl. Meer informatie over het project MOBZ: www.rijkswaterstaat.nl/mobz.

Voor informatie over de maatregelen die worden genomen voor de scheepvaart, kunt u de BASS (Berichtgeving Aan de Scheepvaart Scheldegebied) raadplegen: http://www.vts-scheldt.net/default.aspx?path=Berichten/XmlMessageViewer_nl&Id=498adcf3-4c28-4f8d-a690-3171642e74d7&XmlMessageVersion=1

Namens MOBZ,

ESTRIN: eisen aan de binnenvaart, maar Europa houdt zichzelf niet aan de afspraken

Wat weet u over Europa, CESNI en de CCR? Weet u dat Europa via CESNI gewoon de CCR eisen die al bestaan overnemen, en deze ESTRIN noemen?

De ASV vindt het best wel apart als je Europese eisen hierdoor vaststelt vanuit eisen die eigenlijk voor het Rijncertificaat zijn gemaakt.

De CCR en de Europese Commissie hebben in 2013 afspraken gemaakt om te komen tot uniforme technische standaarden (of voorschriften). Onder andere daarvoor is CESNI opgericht (EU en CCR (alleen Zwitserland is geen EU). De voorschriften uit het ROSR en de EU-Richtlijn waren in grote lijnen gelijk. De grootste verschillen zaten in de overgangstermijnen (dat verschil blijft), maar verder was het voornamelijk tekstueel en details. Via CESNI heeft men die kleine verschillen weggenomen en alle voorschriften opgenomen in ESTRIN. In de toekomst zullen zowel het ROSR als de EU-Richtlijn daarheen verwijzen voor wat betreft technische voorschriften.

Visie ASV: Dat de voorschriften uit het ROSR en de EU-richtlijn in grote lijnen gelijk waren is niet toevallig en ook geen resultaat van dezelfde inzichten van zowel EU- als CCR-deskundigen. Volgens de ASV heeft Europa de voorschriften van de CCR gewoon overgenomen. (Destijds is de Richtlijn gebaseerd op het ROSR, dat was 2006 en eerder).

Wel eisen stellen aan schepen maar niet aan de vaarwegen?

Nu is het zo dat we dan zouden kunnen verwachten dat als de schepen aan alle "Rijnvaart" eisen moeten voldoen de vaarwegen en kunstwerken dat ook moeten. Die zaken zijn tenslotte op elkaar afgestemd. Maar schippers weten natuurlijk dat dat zeker niet het geval is. Weet Europa dat niet? Weet de CCR dat niet? Dan zullen de schippers dat moeten verduidelijken zoals de ASV op 26 september heeft gedaan tegenover de Rijnvaartcommissaris namens het bedrijfsleven.

Achtergrond: hoewel er geen relatie (nooit geweest) is tussen technische eisen aan schepen en eisen aan vaarwegen/kunstwerken, is het zo dat er een richtlijn bestaat (in ieder geval binnen Nederland, maar waarschijnlijk zelfs Europees) dat de beschikbare bodembreedte van een kanaal het drievoud moet zijn van de max. toegestane scheepsbreedte. Dat gold ook voor een CEMT-klasse 2 en 3 vaarweg en was al voor de eeuwwisseling van toepassing. En zo zijn er nog een aantal criteria.

Niet voldoende diepgang , onvoldoende brughoogte

Europa stelt voor het Europese waterwegennet bijvoorbeeld voor dat de scheepvaart minimaal 2,50 meter diepgang gegarandeerd zal krijgen en een brughoogte van minimaal 5,25 meter. Daarbij moeten schepen ook aan een ESTRIN certificaat voldoen.

Achtergrond: De genoemde minimale diepgang en brughoogte zijn nog geen garanties aan de scheepvaart, maar (voorlopige) indicatoren die de Europese Commissie heeft geopperd voor vaarwegen binnen het TEN-T netwerk (voor vaarwegen va de klassen CEMT 4 en groter). Het valt onder Good Navigation Status die op vaarwegen vanaf CEMT 4 en groter in 2030 moet zijn gerealiseerd. De discussie hierover is nog in volle gang, zeker tot ergens halverwege/eind volgend jaar.

Helaas zijn er al bepaalde havens, die ook met Europees geld zijn gebouwd, niet met deze garanties bereikbaar. Zie voorbeeld Oost-Duitsland (Königs Wüsterhausen) en Frankrijk.

Dus stellen wij, de ASV, vast dat men wel eerst strenge ESTRIN regels oplegt aan de schepen (ook rondvaartboten en passagiersschepen) die op die plekken regelmatig hun inkomsten verdienen, maar nog niet aan de infrastructuur waarover de schepen moeten varen.

Voldoen aan ESTRIN en kruiphoogte vaak problematisch.

Als we het hebben over vaarwegen staat in de technische voorschriften nergens hoe lang, hoe breed, hoe diep of hoe hoog een schip gebouwd moet worden. Er is niemand die voorschrijft dat een 135 meter schip zonder ballasttanks gebouwd moet worden, 3,50 m diepgang moet hebben, maar wel een kanaal op moet kunnen met bruggen op 4,50 m. Het schip wordt in principe aangepast aan de vaarwegafmetingen. Onze denktankleden gaven de volgende voorbeelden hoe het wel problematisch kan zijn:

"*Neem bijvoorbeeld spitsen (gebouwd op de kanalen, bruggen en sluizen in de Freycinetkanalen van Frankrijk). Je zult zien dat die nooit aan de CCR regels kunnen voldoen van stahoogte en dergelijke (2 meter woning, 2 meter machinekamer) omdat de brughoogte in Frankrijk gegarandeerd is tot 3.50 meter (en in feite vaak nog minder).*"

"Er zijn wel degelijk nieuwbouweisen. Wij hebben nieuwe woning in 2006 in gebouwd en er moest een stahoogte van minimaal 2,00 meter zijn. Gelukkig hebben wij in de midden van woning 2,00 meter. Ook de machinekamer, nieuwe CCR2 motor gezet ,expert en inbouwbedrijf aan het mopperen dat het te laag was. Dus wel met ombouw en verbouw en nieuwbouw heb je problemen. Goede vrienden hebben nieuw midden- en voorschip ertussen gezet, blijft oud bouwjaar maar moest wel aan de nieuwbouweisen voldoen. Weet niet hoe je nu nog schepen moet gaan bouwen voor de lage bestemmingen."

Tijdens het overleg met de Rijnvaartcommissaris werd erkend dat het in Frankrijk een groot probleem was om schepen met CCR eisen te kunnen laten varen.

Deze eisen zijn een zo goed als onmogelijke opgave voor deze ondernemers waardoor het onmogelijk gaat worden het certificaat te verlengen. Het is voor de ASV onaanvaardbaar dat eerst deze schepen moeten verdwijnen of in ieder geval enorme kosten moeten maken waardoor hun voortbestaan onzeker is, door onmogelijke regelgeving, en dat pas daarna Europa de infrastructuur zal aanpassen.

Volgens de ASV is dit een omgekeerde wereld.

Er zou toch eens beter naar alle ESTRIN eisen gekeken moeten worden, of deze wel werkbaar zijn, en daarna pas beslissen of deze echt de veiligheid verhogen.

De ASV heeft dit besproken op overleg met de Rijnvaartcommissaris maar wij, en ook andere organisaties, zullen ervoor moeten zorgen dat dit nieuws op alle plekken die er toe doen door gaat dringen zodat dit beleid zo snel mogelijk herzien wordt.

Europa damt de CCR regelgeving niet in.

Onderstaande heeft de ASV aan de Rijnvaartcommssarissen van de CCR meegegeven:

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

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

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

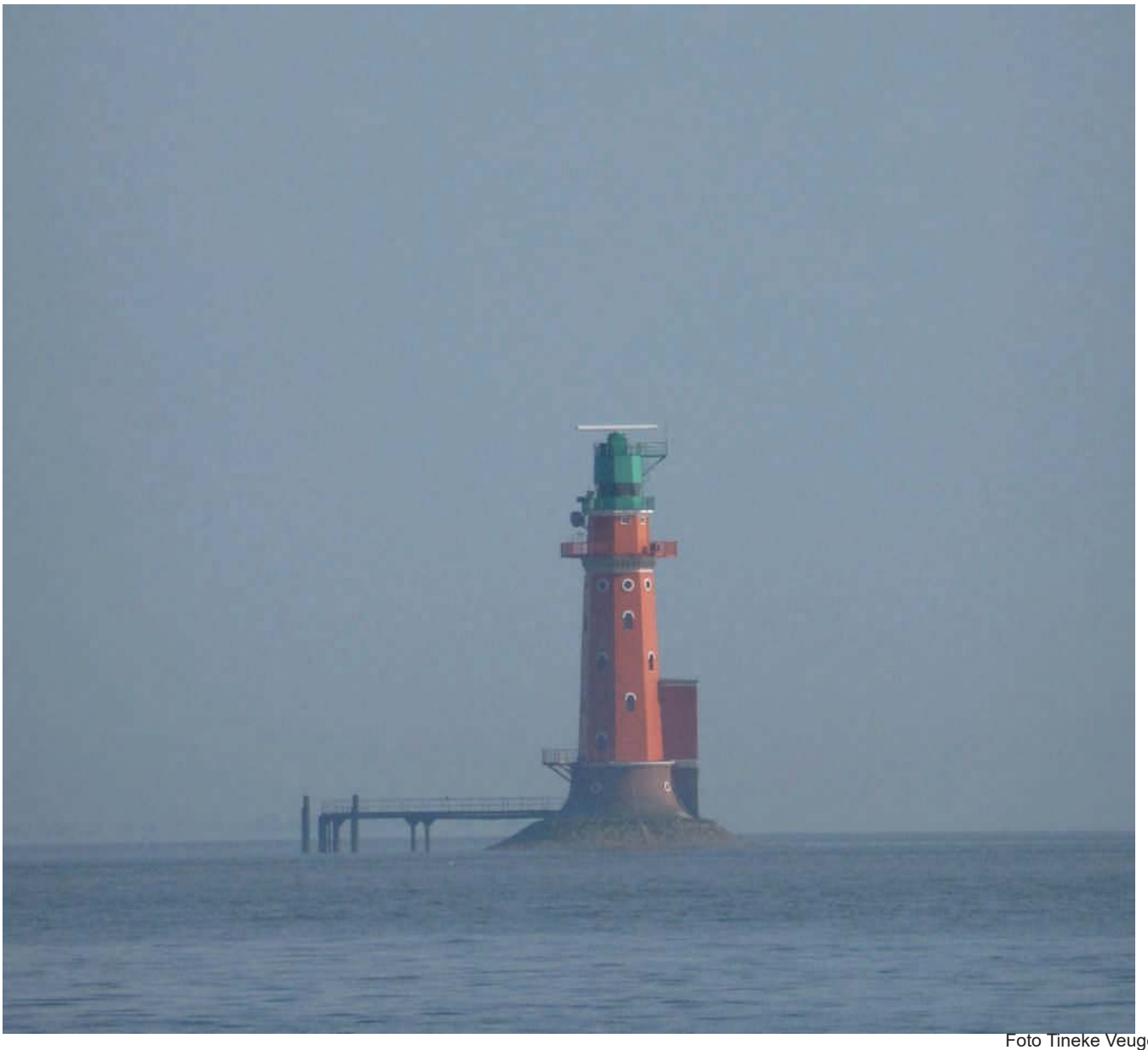

Foto Tineke Veuger

Wijziging van ES-TRIN 2015/1 In de hoogte verstelbare stuurhuizen

Mededeling van het secretariaat

Het secretariaat doet in bijlage 1 een voorstel toekomen voor de wijziging van ES-TRIN 2015/1 met betrekking tot in hoogte verstelbare stuurhuizen (artikel 7.012).

De Gemeenschappelijke Werkgroep had in 2012 een wijzigingsvoorstel goedgekeurd (JWG (12) 50) en het bedrijfsleven verzocht te reageren (JWG (12)m 63, punt 3.1). Op het moment van opstelling van deze mededeling was geen enkele reactie van het bedrijfsleven ontvangen.

Het secretariaat heeft het wijzigingsvoorstel geactualiseerd met betrekking tot de nummering en de terminologie met het oog op een opname in ES-TRIN. Bovendien zijn de voorziene data voor de inwerkingtreding met 5 jaar opgeschort om de technische voorschriften in werking te laten treden in januari 2018 (aanvankelijk 2013, zie document JWG (12) 50). De aangebrachte actualiseringen zijn geel gemarkeerd in de bijlage.

Het secretariaat stelt aanvullend voor de dienstinstructie ESI-I-2 te actualiseren met betrekking tot de erkende deskundigen en de deskundigen. Het voorstel wordt opgevoerd in bijlage 2.
De Werkgroep CESNI/PT zou de bijgaande wijzigingsvoorstellen kunnen onderzoeken en kunnen beslissen om deze wijzigingen aan het Comité voor te leggen voor de eerste herziening van ES-TRIN.

Bijlage 1 - Wijziging van ES-TRIN 2015/1
1. Artikel 7.12 komt te luiden:
“Artikel 7.12

In de hoogte verstelbare stuurhuizen
1. Mechanisch aangedreven in de hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren moeten zodanig zijn ontworpen dat de veiligheid van personen aan boord niet in gevaar wordt gebracht.
2. Een in de hoogte verstelbaar stuurhuis mag de stabiliteit van het schip niet in gevaar brengen.
3. Bij het heffen en zakken mogen de vanuit het stuurhuis uitgevoerde handelingen niet worden gehinderd. In alle hoogtestanden moet de toegang tot en het verlaten van het stuurhuis mogelijk zijn.
4. Het hefmechanisme moet vanuit het stuurhuis bediend kunnen worden. Bij de stuurstelling moeten de volgende indicaties zijn aangebracht:
- a) spanning aanwezig,
- b) stuurhuis in laagste stand,
- c) stuurhuis in hoogste stand,
- d) stuurhuis vergrendeld in vaste stand (indien van toepassing).
5. Het hefmechanisme moet het stuurhuis in elke stand kunnen stoppen. Ingeval het stuurhuis in een bepaalde stand vergrendeld kan worden, moet het hefmechanisme zich bij een vergrendeling automatisch uitschakelen. Een vergrendeling moet onder alle bedrijfsomstandigheden gedeblokkeerd kunnen worden, ook bij een totale uitval van de energieverzorging.
6. Het hefmechanisme moet zodanig zijn uitgevoerd dat een overschrijding van de uiterste standen onmogelijk is.
7. Ter voorkoming van ongecontroleerd neerlaten moeten bouwkundige maatregelen zijn voorzien. Ter voorkoming van het gevaar van persoonlijk letsel ten gevolge van het neerlaten van het stuurhuis moeten adequate beschermende voorzieningen aanwezig zijn. Telkens wanneer het stuurhuis in een lagere stand wordt gezet, moet automatisch een optisch en akoestisch ~~en optisch~~ waarschuwingssignaal duidelijk waarneembaar zijn.
8. In de hoogte verstelbare stuurhuizen moeten zijn voorzien van een neerlaatsysteem voor noodgevallen, dat onafhankelijk is van het normale hefmechanisme en dat zelfs bij een totale uitval van de energievoorziening gebruikt kan worden. Dit noodsysteem moet vanuit het stuurhuis en vanaf het dek bediend kunnen worden. Bij het gebruik van dit noodsysteem moet het stuurhuis net zo snel neergelaten kunnen worden als onder normale omstandigheden.
9. (zonder inhoud)
10. Hydraulische leidingen:
- a) zijn slechts toegestaan wanneer het gebruik daarvan in verband met het verminderen van trillingen of de bewegingsvrijheid van de componenten absoluut noodzakelijk is;
- b) moeten ten minste zijn berekend op de ten hoogste toegelaten werkdruk;
- c) moeten uiterlijk om de acht jaar worden vernieuwd.
11. In de hoogte verstelbare stuurhuizen dienen regelmatig, echter ten minste eens in de twaalf maanden door een deskundige te worden onderzocht. Hierbij dient door visuele controle en controle van het functioneren te worden vastgesteld of de installatie veilig is.
12. n de hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren moeten door een erkend deskundige worden gekeurd:
- a) vóór de eerste ingebruikstelling,
- b) vóór de hernieuwde ingebruikstelling na een wezenlijke verandering of reparatie, en
- c) met een regelmaat van ten minste elke vijf jaar.

Ter gelegenheid van deze keuringen moet de voldoende sterkte en stabiliteit rekenkundig worden aangetoond.
Inzake de keuring moet een door de erkend deskundige ondertekende verklaring worden opgesteld waaruit de datum van de keuring blijkt.”

3. *De tabel bij artikel 32.05, vijfde lid, wordt als volgt gewijzigd:*

De vermeldingen bij artikel 7.12 worden als volgt te luiden:
"

Artikel en lid		*Inhoud*	*Termijn en voorwaarden*		*Van kracht*
7.12	lid 4, tweede zin	Indicaties	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.		1.1.2018
	lid 5	Stoppen en vergrendeling	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2025	1.1.2018
	lid 6	Automatische uitschakeling	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2025	1.1.2018
	lid 7 eerste en tweede zin	Bouwkundige maatregelen en beschermende voorzieningen	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2025	1.1.2018
	lid 7 derde zin	Optisch signaal	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.		1.1.2018
	lid 8	Neerlaatsysteem voor noodgevallen	Indien hydraulisch neerlaten niet mogelijk is: NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2040	1.1.2018
		Bediening van het neerlaatsysteem voor noodgevallen van af het dek	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.		1.1.2018
			De Commissie van Deskundigen kan een afwijking toestaan indien om technische redenen een andere plaats als geschikter wordt beoordeeld en dezelfde veiligheidsdoelstelling wordt bereikt.		
	lid 12 onder c	Keuring	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.		1.1.2018
			De Commissie van Deskundigen kan een ander geëigend bewijs als gelijkwaardig erkennen indien het rekenkundig bewijs niet geleverd kan worden.		

4. *De tabel bij artikel 33.01, tweede lid, wordt als volgt gewijzigd:*

De vermeldingen bij artikel 7.12 worden als volgt te luiden:

"

Artikel en lid		*Inhoud*	*Termijn en voorwaarden*	
7.12	lid 4, 2e zin	Indicaties	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.	
	lid 5	Stoppen en vergrendeling	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2025
	lid 6	Automatische uitschakeling	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2025
	lid 7, 1e en 2e zin	Bouwkundige maatregelen en beschermende voorzieningen	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2025
	lid 7, 3e zin	Optisch signaal	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.	
	lid 8	Neerlaatsysteem voor noodgevallen	Indien hydraulisch neerlaten niet mogelijk is: NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na	1.1.2040
		Bediening van het neerlaatsysteem voor noodgevallen van af het dek	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.	
			De Commissie van Deskundigen kan een afwijking toestaan indien om technische redenen een andere plaats als geschikter wordt beoordeeld en dezelfde veiligheidsdoelstelling wordt bereikt.	
	lid 12, onder c	Keuring	NVO, uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat.	
			De Commissie van Deskundigen kan een ander geëigend bewijs als gelijkwaardig erkennen indien het rekenkundig bewijs niet geleverd kan worden.	

Bijlage 2 - Wijziging van ESI-I-2 van ES-TRIN 2015/1

1. *ESI-I-2, onder „Keuringen", tabel, wordt als volgt gewijzigd:*

De vermeldingen bij artikel 7.12 worden als volgt ingevoegd:

"

Voorschrift	~~Inhoud~~Reden	~~Onderzoek~~ Keuring **uiterlijk** ~~op~~	~~Door~~ Uitvoerder van de keuring
Art. 7.12, lid 11	In de hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren	Na 1 jaar	Deskundige
Art. 7.12, lid 12	In de hoogte verstelbare stuurhuizen en toebehoren	Na 5 ~~jaar~~jaren	Erkend deskundige

"

Reactie ASV eisen in hoogte verstelbare stuurhuizen

Aan:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Nederlands rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven

Nautisch Technische Commissie
EBU/ESO (NTK)
Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB)

Reactie ASV op het wijzigingsvoorstel CESNI m.b.t. de eisen aan in hoogte verstelbare stuurhuizen.

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

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

Naar de reden waarom EBU en ESO geen reactie hebben ingestuurd kunnen we alleen maar gissen (is in dit stadium ook niet

Foto Falco en Jolanda Schoenmakers

relevant). Er valt vanuit het oogpunt van de schipper/scheepsexploitant nl. veel op te merken bij de wijzigingsvoorstellen.

Op basis van welk onderzoek of rapportage heeft de CCR geconcludeerd dat er nut en noodzaak is voor het invoeren van de voorschriften. Het is bekend dat er met enige regelmaat materiële schade en persoonlijk letsel ontstaat wanneer een stuurhuis in aanraking komt met een ob-

Foto Bouke Veltman

ject (brug, sluisdeur e.d.). Echter, is onomstotelijk bewezen dat met de nieuwe voorschriften deze voorvallen in grote mate kunnen worden voorkomen in de toekomst. Op basis van ervaring en kennis van het varen in de dagelijkse praktijk stelt de ASV de voorschriften weinig zal voorkomen. Veel van de ongevallen met stuurhuizen zijn nl. te wijten aan menselijke fouten (onoplettendheid, inschattingsfouten) en/of externe factoren (verhoogd kanaalpeil, incorrect hoogtegegevens) die niet met technische voorschriften zijn te ondervangen.

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

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

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

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

Foto Stephan Le Sage

Geluidseisen

ASV vraagt ministerie IenM de CCR te wijzen op consequenties van haar handelen.

Zoals bekend verondersteld mag worden ligt er een moratorium wat betreft de geluidseisen. Dat betekent dat men even een pas op de plaats gemaakt heeft omdat men tot de conclusie kwam dat er veel schepen problemen hebben met het kunnen voldoen aan die eisen. Nu is er een nader onderzoek geweest waarbij de verschillende schepen zijn bezocht en gemeten; in hoeverre kan men (in de woonruimtes) voldoen aan de eisen? Namens de ASV heeft Ger Veuger in de werkgroep geluid gezeten en in de begeleiding commissie voor het onderzoeksbureau wat de zaak heeft uitgezocht.

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

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

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

De CCR heeft in haar rapport “schepen van de toekomst” geschreven dat het niet de bedoeling kan zijn dat door regelgeving bepaalde segmenten in de markt onevenredig zwaar getroffen worden. De ASV heeft er bij het Ministerie IenM wederom op aangedrongen de CCR op haar eigen schrijven te wijzen en de conclusies te trekken dat doorzetten van deze regelgeving in strijd is met haar eigen uitgangspunten.

Certificaat van onderzoek een praktijkgevalletje

N.a.v. de keuring voor een CvO van een van onze leden:
Conclusie: een aanvraag voor de hardheidsclausule heeft nauwelijks tot geen zin. Zie het vervolg van de berichtgeving van een van onze leden:

Weten experts wat ze zouden moeten weten?
Brandstoftanks: Er stonden 2 punten op het inspectierapport die we in orde moesten maken. Wij hadden hier onze twijfels over omdat we in de overgangsbepalingen het jaartal 2020 hadden zien staan. Het gaat om het volgende:

Doorsnede van de ontluchtingsleidingen van de brandstoftanks zijn niet tenminste 1,25 maal zo groot als de doorsnede van de vulleiding.
Doorsnede van de cross-overleiding van de brandstoftanks die met elkaar in verbinding staan is niet tenminste 1,25 maal zo groot als de doorsnede van de vulleiding.
Volgens de expert hadden wij het verkeerd geïnterpreteerd maar toen hij het eenmaal nagevraagd had, zijn we teruggebeld dat die punten inderdaad nog niet gelden en geschrapt kunnen worden!!!!! (red: dit valt onder het moratorium)

Weten keuringsinstanties wat ze zouden moeten weten?
Brandblussers: In februari van dit jaar zijn onze brandblussers gekeurd. Er moest een nieuwe aangeschaft worden en dat werd een schuimblusser. Echter een schuimblusser is in combinatie met een gasinstallatie niet toegestaan aan boord.
Wij hebben 2 schuimblussers. Wij waren niet van deze regel op de hoogte.
Maar dat is nog niet alles. Het blijkt ook dat een schuimblusser minimaal 9 liter moet zijn aan boord. De instantie die de brandblussers heeft gekeurd is daar dus niet van op de hoogte want zij hebben ons wel een 6 liter schuimblusser verkocht. Wij hebben nu 2 ondeugdelijke schuimblussers van 6 liter.
Het lijkt me dat er toch meer schippers zijn die dit niet weten, als zelfs de keuringsinstantie hier al niet van op de hoogte is.

Waarom moeten goedwerkende apparaten worden vervangen zonder geldige reden?
Combi 500 pilot:
Het is gewoon jammer dat een deugdelijk apparaat geen goedkeuring meer krijgt. En niemand kan ons zeggen waarom deze piloot afgekeurd is.

Mailwisseling n.a.v.de keuring
Geachte
Zoals afgesproken zouden wij u nog een mail sturen wederom i.v.m. de Euro 500 combi pilot.
Wij hebben aan boord een goedgekeurd dubbel elektrisch stuurwerk van Werkina met bijbehorend certificaat en inbouwverklaring.
Daarnaast hebben wij een combi 500 pilot ingebouwd voor ons eigen gemak.
Aan boord hebben wij geen radar dus zodoende maken we geen gebruik van de combi 500 pilot in combinatie met een radar. Bij mist is het verplicht om te blijven liggen met het schip.
De combi 500 pilot is bij ons extra en we zijn er dus zeker niet van afhankelijk. Bovendien is het een zeer goede piloot die altijd een inspectiecertificaat heeft gehad.
Nu is mijn vraag: wat is de reden dat deze combi 500 pilot afgekeurd wordt? En is de keuring van de combi 500 pilot in ons geval wel noodzakelijk aangezien wij in de eerste plaats een dubbel elektrisch stuurwerk hebben en niet met radar varen?

Antwoord:
Geachte
Geldige inbouwverklaring is niet voldoende
Omstreeks 1989 zijn er voor schepen welke op de Rijn varen nieuwe normen ingegaan voor het gebruik van bochtaanwijzers. Hierbij heeft men als overgangbepaling gesteld dat diverse bochtaanwijzers van voor die tijd en welke niet volledig aan de betreffende norm voldeden (veelal heeft dit te maken met de grote van de

klok, maar er dit kan ook een andere reden hebben) nog tot en met 1-1-2000 ingebouwd mochten worden en tot en met 1-1-2015 nog gebruikt mogen worden. Hierna zijn deze bochtaanwijzer helaas niet meer toegestaan voor gebruik. Ook al is er een geldige inbouwverklaring aan boord.

Bedrijven die inbouwverklaringen afgeven blijken geen goede voorlichting te geven
De afgifte van een inbouwverklaring betekend enkel dat de bochtaanwijzer op de juiste wijze is geïnstalleerd. Deze geeft niet aan of de bochtaanwijzer ook daadwerkelijk is toegestaan. Onze inspecteurs merken in de praktijk helaas dat de bedrijven welke deze verklaringen afgeven niet altijd goede of voldoende voorlichting hierover geven.

Niet goedgekeurd maar reden onbekend
Er zijn in de loop der jaren verschillende types van de Euro 500 op de markt gekomen, waarvan een aantal nog wel goedgekeurd zijn en een aantal niet. De uwe, met goedkeuringsnummer KSR 102 300, behoord helaas tot de niet goedgekeurde types. De reden hiertoe is ons helaas niet bekend. Via onderstaande lijst treft u een link aan naar een document op de website van de CCR met niet goedgekeurde bochtaanwijzers, waar u bochtaanwijzer dan ook als dusdanig op vermeld staat.

Kapitaalvernietiging: Goede spullen verplicht verwijderen
In uw mail geeft u aan dat de bochtaanwijzer voor u niet noodzakelijk is, omdat u geen radar heeft of gebruikt. De regelgeving geeft aan dat indien een bepaald item op een schip geïnstalleerd is deze ook aan de eisen dient te voldoen. Ook al is dit item zelfs geen vereiste. Zo is een autokraan ook geen vereiste om veilig te kunnen varen. Maar indien er een autokraan aan boord is dient deze wel veilig te werken en derhalve aan de daarbij behorende eisen te voldoen. Dit zelfde geldt ook voor een bochtaanwijzer.
Het is eventueel wel toegestaan om het schip te ontdoen van de bochtaanwijzer en bijhorende piloot. Wat er niet is hoeft ook niet te voldoen. Maar of dat voor u de meest prettige keuze is…….

Of dan maar een communautair certificaat? Inkomstenderving en waardevermindering schip.
Een andere mogelijkheid is om uw certificaat van onderzoek om te zetten naar een communautair certificaat. In dat geval zijn de overgangsbepaling naar een wat langere termijn opgeschoven en mag u de bochtaanwijzer nog wel een aantal jaar gebruiken. Het schip mag dan echter niet meer buiten Nederland op de Rijn varen.

Hardheidsclausule blijkt (zoals ASV al voorspeld had in 2009!) een fopspeen
U heeft ook gesproken over een eventuele mogelijkheid voor een ontheffing. Een ontheffing kan enkel aangevraagd worden op Nederlandse regelgeving. Gezien dit een norm van het CCR is, is het dan niet mogelijk om een ontheffing aan te vragen. Wel kunt u eventueel een beroep doen bij het CCR op een zogenaamde hardheidsclausule. Wanneer u daar gebruik van wilt maken dient u een uitgebreide onderbouwing op te stellen waarin u uitlegt waarom het technisch en / of financieel niet mogelijk is de bochtaanwijzer te vervangen voor een goedgekeurd exemplaar. Wij kunnen de door u opgestelde aanvraag tot de hardheidsclausule via het NBKB bij IL&T eventueel voor u indienen.
Hierbij dien ik wel te melden dat de ervaring leert dat er nog nooit tot zeer zelden zo'n verzoek gehonoreerd is of tot een succes heeft geleid.

Hopende u vragen hiermee voldoende beantwoord te hebben.

ASV: ja dus, zoals we al in 2009 aangegeven hebben: die hardheidsclausule is een fopspeen gebleken

Noot van de ASV: na telefonisch contact hierover met de betreffende organisatie werden wij erop gewezen dat de ASV site ook verwarring zou kunnen scheppen. Daar staat immers de lijsten met data zoals ze oorspronkelijk golden. Maar als er voor een bepaalde regelgeving inmiddels wat "respijt' is vanwege het moratorium staat dat niet op die lijst. Schippers zouden dan zelf zo verstandig moeten zijn naar de uitzonderingen die onder het moratrium vallen te zoeken. Wellicht verstandig bij de diverse zaken op de lijst het begrip "moratorium"te vermelden.

Nautisch

Ligplaats nemen op het Noordhollandsch Kanaal

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 30 juni 2016, kenmerk 820359/820362, tot wijziging van het besluit van 24 oktober 1995, nr. 95-901256, houdende instelling van een ligplaatsverbod (ankeren en meren) op het Noordhollandsch Kanaal.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

overwegende,

dat wij op grond van artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet het bevoegd gezag zijn voor het Noordhollandsch Kanaal;

dat wij als bevoegd gezag krachtens artikel 5 van de Scheepvaartverkeerswet kunnen besluiten tot het aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens;

dat wij in ons besluit van 24 oktober 1995, nr. 95-901256 (provinciaal blad 1995, nr. 66) het nemen van ligplaats langs het Noordhollandsch Kanaal hebben verboden, met uitzondering van de met verkeerstekens E.5 en E.7 van Bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement aangegeven locaties langs het kanaal;
dat wij voor de hierbovenbedoelde locaties onder meer hebben bepaald dat niet binnen 12 uur na beëindiging van een periode van 3 x 24 uur opnieuw ligplaats mag worden ingenomen door hetzelfde vaartuig;

dat deze regeling ervoor dient om scheepvaart afwisselend gelegenheid te geven om voor bepaalde tijd af te meren op deze locaties;

dat wij echter hebben ondervonden dat een langere periode dan 12 uur waarbinnen recreatievaart niet opnieuw ligplaats mag nemen

meer reële mogelijkheden biedt om de afmeerregeling te kunnen handhaven en zodoende deze P-plaatsen te kunnen laten functioneren als passantenplaatsen in het belang van de recreatievaart;

dat wij daarom, na kennis te hebben genomen van de binnengekomen zienswijzen op ons eerste ontwerpbesluit, dat uitging van een periode van 24 uur, voornemens zijn de periode waarbinnen recreatievaart niet opnieuw op dezelfde P-plaats ligplaats mag nemen uit te breiden tot 168 uur (één week);

dat wij voor de beroepsvaart de termijn van 12 uur waarbinnen niet opnieuw op P-plaatsen ligplaats mag worden nemen handhaven op 12 uur, teneinde te voorkomen dat de sector in zijn bedrijfsuitoefening wordt geschaad;

dat wij het gebruik van P-plaatsen voor de recreatievaart, aangeduid met “sport”, na beëindiging van het jaarlijkse zomervaarseizoen op 1 november beëindigd willen zien,
waardoor de P-plaatsen op 1 april van het daaropvolgende jaar volledig als passantenplaats voor de recreatievaart kunnen functioneren;

dat wij derhalve ons besluit van 24 oktober 1995, nr. 95-901256, onder II, in de hierbovenbedoelde zin aanvullen dan wel wijzigen;

dat wij het ontwerpbesluit voor het kenbaar maken van zienswijzen hebben toegezonden aan:

- Koninklijk Nederlands Watersport Verbond te Nieuwegein;
- Waterrecreatie Nederland;
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB;
- HISWA;
- Port of Den Helder;
- Verbond Nederlandse Motorbootsport;
- KSV Schuttevaer, regiovertegenwoordiger van Noord-Holland;
- Algemeene Schippers Vereeniging;
- BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart;
- EVO Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport te Zoetermeer;
- Gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord;
- Gemeente Waterland;
- Gemeente Landsmeer;
- Gemeente Purmerend;
- Gemeente Wormerland;
- Gemeente Beemster;
- Gemeente Alkmaar;
- Gemeente Castricum;
- Gemeente Bergen;
- Gemeente Langedijk;
- Gemeente Schagen;
- Gemeente Hollands Kroon;
- Gemeente Den Helder;

dat wij onze beslissing hebben getoetst aan de door de Scheepvaartverkeerswet beschermde onderstaande belangen:
a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
b. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
c. het voorkomen of beperken van schade door de scheepvaart aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken gelegen in of over scheepvaartwegen;
en mede aan het belang van het voorkomen of beperken van:
d. hinder of gevaar in het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
e. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen;

dat met de hiervoor beschreven maatregel de hierboven onder a. en b. genoemde belangen worden verzekerd;

dat er, voor zover bekend, geen sprake is van andere relevante belangen die het nemen van dit besluit in de weg staan;
gelet op de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement en het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer;
besluiten:

het door ons genomen besluit d.d. 24 oktober 1995, nr. 95-901256 (provinciaal blad 1995, nr. 66) als volgt te wijzigen:
A. met ingang van heden onderdeel II, sub d als volgt vast te stellen:
als het beroepsvaart betreft, niet binnen 12 uur na vertrek van een P-plaats aldaar opnieuw ligplaats mogen innemen;
B. met ingang van heden na onderdeel II, sub d, een nieuw sub e in te voegen met de onderstaande tekst:
als het recreatievaart (kleine schepen) betreft, niet binnen 168 uur (één week) na vertrek van een P-plaats aldaar opnieuw ligplaats mogen innemen;
C. met ingang van heden na onderdeel II, sub e, een nieuw sub f in te voegen met de onderstaande tekst:
als het recreatievaart (kleine schepen) betreft, op voor recreatievaart openstaande P-plaatsen uitsluitend ligplaats mogen nemen van 1 april tot en met 31 oktober;
D. te bepalen dat het besluit van kracht wordt één dag na de dag van uitgifte van het Provinciaal Blad.
Haarlem, 30 juni 2016.
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter.
H. Schartman, provinciesecretaris.
Uitgegeven op 11 augustus 2016
Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
H. Schartman, provinciesecretaris.

MEDEDELINGEN
Bezwaar
Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent. Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: www.noord-holland.nl. Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van gedeputeerde staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan. Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u -bij een spoedeisend belang- een voorlopige voorziening aanvragen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland.

Integrale besluittekst van het door gedeputeerde staten genomen besluit d.d. 24 oktober 1995, nr. 95-901256 (provinciaal blad 1995, nr. 66) na wijziging.

Besluiten:
I. door plaatsing van verbodstekens A.5 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement het ligplaats nemen (ankeren en meren) op het Noordhollandsch Kanaal te verbieden:
II. met gebruikmaking van aanwijzingstekens categorie E.5 en E.7 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement het onder I. genoemde verbod voor een aantal daarvoor in aanmerking komende locaties langs de oevers van het Noordhollandsch Kanaal op te heffen, onder de bepaling dat – behoudens toestemming van de bevoegde autoriteit – een schip, een drijvend voorwerp en een drijvende inrichting:
a. niet langer dan 3 x 24 uur ligplaats mogen nemen;
b. niet aan herstelwerkzaamheden mogen worden onderworpen;
c. niet mogen worden geladen, gelost of ontgast;
d. als het beroepsvaart betreft, niet binnen 12 uur na vertrek van een P-plaats aldaar opnieuw ligplaats mogen innemen;
e. als het recreatievaart (kleine schepen) betreft, niet binnen 168 uur (één week) na vertrek van een P-plaats aldaar opnieuw ligplaats mogen innemen;
f. als het recreatievaart (kleine schepen) betreft, op voor recreatievaart openstaande P-plaatsen uitsluitend ligplaats mogen nemen van 1 april tot en met 31 oktober;

III. te bepalen dat waar nodig ter aanvulling of verduidelijking van de tekens bedoeld onder I. en II. bijkomende tekens (hoofdstuk F van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement) kunnen worden geplaatst;
IV. te bepalen dat het besluit van kracht wordt één dag na de dag van uitgifte van het Provinciaal Blad.

Foto Esther Lubbers

EOC

VOORTVAREND VERZEKERD

EOC *zeker* op het water!

”Ik ben blij met mijn keuze voor EOC omdat mijn bedrijfsrisico’s daar in goede handen zijn!”

088 6699500 | eoc.nl | @EOCverzekering /EOCverzekering

RWS-ASV-KNWV-BLN overleg 21-07-2016

Kort verslag van “Gebruikersoverleg met RWS Noordzeekanaal”
Datum: 21 juli 2016 te IJmuiden,
Districtskantoor RWS De Wetstraat 2

Aanwezig:
- RWS districtshoofd
- RWS nautisch adviseur
- A.S.V.
- S.R.N.
- K.N.W.V.
- Koninklijke BLN-Schuttevaer

RWS districtshoofd legt het doel van deze ochtend uit. Hij is sinds kort districtshoofd en had behoefte aan een dialoog met de gebruikers van dit district (West Nederland Noord). Daarnaast spelen er enkele dringende zaken die aandacht vragen, zoals de bouw van de Nieuwe Zeesluis en de mogelijke aanleg van een brug over het IJ.

Kooybrug (Den Helder – Noord Hollands kanaal):
De afstandbediening van deze brug is niet meer betrouwbaar op dit moment. Dit heeft te maken met cybersecurity. Daarom besloten, in overleg met de provincie N.H. tot beperkte bediening, waarbij monteuraanwezig zal zijn. Scheepvaart wordt bij Zaandam door DRIP geïnformeerd. Bedientijden zijn aanvaardbaar voor de recreatievaart. Meeste beroepsvaart kan brug passeren zonder opening. Voor speciale transporten (silo’s Oostwouder) wordt extra gedraaid.

Schellingwouderbrug:
Hier hetzelfde probleem. Beperkte bediening. Recreatievaart stoort zich aan het aantal stremmingen en beperkingen op de gehele Staande Mast Route (SMR). Schellingwouderbrug maakt daar ook deel van uit. Dit jaar is deze route uitzonderlijk veel belast met beperkingen en stremmingen door storingen. Dit zal in het SMR-overleg zeker besproken gaan worden.

Oranjesluizen:
Ook hier is een onbetrouwbare bediening de oorzaak dat al een jaar één van de kolken niet beschikbaar is voor de scheepvaart. Bedienaar mag niet 2 kolken gelijk bedienen. Hierdoor blijft schutcapaciteit liggen. Dit leidt tot ergernis bij de vaste gebruikers van het sluizencomplex. De wachttijden blijven dan wel binnen de norm, maar dit is niet nodig. Goede nieuws is dat eind 2016 er weer met alle 4 de kolken geschut kan worden.

BLN/KSV vraagt met spoed te onderzoeken of één van de kolken geschikt gemaakt kan worden voor het doorvaren bij “gelijk water”. Afgelopen jaar is de P.W.A-kolk gestremd geweest door calamiteiten met de deuren. Scheepvaart langer dan 90 meter moet dan omvaren via de IJssel. Dit is geen redelijk alternatief. Door het C.O.V. is deze situatie dan ook bij de minister gemeld als knelpunt. Op termijn zal er een 2e kolk met maximale afmetingen moeten komen voor een betrouwbaar transport over water naar het Noorden. Tot die tijd is het openzetten van één van de kolken een alternatief. Tot nu toe is dat nooit meer gebeurd, maar erger….. ook niet meer onderzocht door RWS!

Nieuwe zeesluis IJmuiden:
Voor de start van dit project is de binnenvaart betrokken geweest bij de maatregelen die op het water en op het land genomen zouden moeten worden.
Deze maatregelen hebben tot nu toe niet geleid tot grote hinder voor de scheepvaart. Hierna zijn de gebruikers niet meer betrokken geweest bij de ontwikkelingen rond de aanleg van de nieuwe sluis. Door de aanwezigen wordt dat wel als wenselijk gezien. RWS districtshoofd zal RWS Omgevingsmanager hierop attenderen en uitnodigen bij een volgend overleg.

Brug over het IJ:
Gemeente Amsterdam voert hierbij een eigen koers, zonder netjes met alle partijen te overleggen. Deze ervaringen hebben zowel RWS als de gebruikers. Belangrijk is om het juiste moment te kiezen om onze belangen naar voren te schuiven. RWS heeft via de Minister haar argwaan laten blijken. Het scheepvaartbelang heeft nog niet voldoende aandacht gekregen is ons gevoel.

Via Port of Amsterdam hebben de gebruikers wel de minimale eisen voor een brug neer gelegd bij de gemeente. We zitten op één lijn. Minimaal 12 meter hoog (4 x lege HC containers), 2x een beweegbaar gedeelte, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde, waardoor scheepvaart niet hoeft over te steken, beweegbare gedeelte 30 meter breed en geen beperkingen in de bediening. Geen brug ter hoogte van het Centraal Station.

Afsluitend vraag RWS districtshoofd of er behoefte is aan een periodiek overleg in deze samenstelling. Tot voor enkele jaren was dit overleg er ook, speciaal tussen RWS en de beroepsvaart. Daar zat de recreatievaart toen niet bij. Nu is er ook het WBA-overleg en daar zitten alle partijen/beheerders van de IJmond aan tafel. Ook RWS. Maar ook daar ontbreekt de recreatievaart.

Gezien de ontwikkelingen de komende jaren, Zeesluis IJmuiden en Brug over het IJ, stellen de aanwezigen het op prijs elkaar de komende tijd regelmatig te ontmoeten in deze samenstelling.
RWS districtshoofd zal daar het initiatief voor nemen.

Als nabrander en alvast als onderwerp voor het volgend overleg:
BLN/KSV speekt zijn zorg uit over de uitbreiding van IJburg 2, waarbij de woningen weer dichter bij de doorgaande scheepvaartroute komen te staan. Realiseert men zich dat deze schepen geladen kunnen zijn met ADN-goederen, waarbij wettelijke minimale afstanden tot woningbouw gehouden moeten worden?

Belemmering scheepvaart Coevorden

Onderstaande brief heeft de ASV aan de provincie Drenthe gestuurd

Aan: Provincie Drenthe
Postbus 122,
9400 AC Assen

Betreft: belemmering scheepvaart spoorhaven Coevorden
Rotterdam, juli 2016

Geachte,
Hierbij protesteert de ASV tegen het inmiddels doorgevoerde besluit om ligplaats te bieden aan woonboten in de spoorhaven van Coevorden op een plek die rondduit belemmerend is voor de scheepvaart. De ligplaats levert gevaarlijke situaties op want de woonboot is gesitueerd in het vaarwater, vlak voor een spoorbrug. De spoorbrug heeft recent nieuwe palen geplaatst waar schepen die moeten wachten alvorens er een brugopening komt zouden moeten kunnen vastmaken, dat is op deze manier onmogelijk geworden.
Door de spoorbrug ligt een werf “de Vlijt” waar zeer regelmatig schepen naar toe gaan of vandaan komen. Die moeten dan door de spoorbrugopening en hebben slechts een zeer beperkte manoeuvreer-

ruimte. Het is wachten op een ongeluk op deze wijze en daarvoor houdt de ASV de provincie aansprakelijk.

Omdat de plek waar de woonschepen nu liggen vraagt om ongelukken benadrukt de ASV dat de schipper hier niet voor verantwoordelijk gesteld kan worden. Zij zijn afhankelijk van het vaarwater en de wijze waarmee daarmee omgegaan wordt is de verantwoordelijkheid van de provincie Drenthe.

De Algemeene Schippers Vereeniging heeft, na klachten van haar leden, contact gezocht met de betreffende werf (de Vlijt). Die werf heeft al weken geleden contact gezocht met de gemeente Coevorden en zou teruggebeld worden. Dat is tot op heden niet gebeurd. Inmiddels heeft de ASV contact gezocht met de gemeente Coevorden en van haar te horen gekregen dat dit geen besluit is van de gemeente maar van de provincie Drenthe.

Op zoek naar de verantwoordelijke zou dat de opvolger van de heer Oosting moeten zijn horen wij, maar na telefonisch contact met de provincie werd de ASV doorverwezen naar de heer Dijkstra (medewerker beleidsuitvoering) die de vergunning verleend zou hebben. De heer Dijkstra was echter afwezig en zou “binnen 3 werkdagen terugbellen”. Volgens de site van de provincie Drenthe is de heer H.Brink (VVD) beheerder van deze portefeuille (verkeer en vervoer). Maar in tegenstelling tot de meeste andere provincies is deze gedeputeerde niet per mail bereikbaar. Overigens is ook de griffie niet per mail bereikbaar. De enige contactmogelijkheid lijkt een formulier of een mail naar een algemeen adres te zijn.
De bereikbaarheid van de provincie is daarmee zacht gezegd niet bepaald drempelverlagend.

Wie is de ASV?
De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen, maar allen maken regelmatig gebruik van de Drentse vaarwegen. Dat kan zijn op doorvaart naar andere bestemmingen maar ook om er te laden of te lossen. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals thema-overleggen gericht op de binnenvaart.

Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Wij hopen u vooralsnog voldoende te hebben geïnformeerd en zien uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

Sunniva Fluitsma
voorzitter
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
0611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

vervolg:

Inmiddels heeft de provincie Drenthe contact met de ASV hierover gezocht en medegedeeld dat men de situatie gaat herzien. De bedoeling is dat de betreffende woonark 4 meter verplaatst zal worden en er extra palen geslagen zullen worden zodat de schippers goed af kunnen meren voor de spoorbrug. Op welk termijn dit allemaal zou gebeuren is nog niet helemaal duidelijk, men is er mee bezig. We houden u op de hoogte.

Extra wachttijden voor de Krammersluis.

En weer blijken de effecten van het achterstallig onderhoud voor de binnenvaart. Op dit moment mogen er geen vrachtschepen meer gebruik maken van de jachtensluis van de Krammersluizen. Dat zorgt voor veel oponthoud omdat er ook nog een kolk gestremd is. Een van de leden van de ASV belde de ASV hierover waarna David Twigt (ASV) contact zocht met Rijkswaterstaat. Wat is de reden dat beroepsvaart opeens niet meer met de jachtensluis mag schutten?

Veiligheid voor alles?
Uiteindelijk wist de ASV door te dringen tot degene die hier meer over wist bij Rijkswaterstaat. De heer Molenaar (adviseur scheepvaart) noemde het feit dat dit gebeurde “diep triest”. Want uiteindelijk is het allemaal terug te voeren op bezuinigingen. Door achterstallig onderhoud is er iemand door de steiger gezakt. Daarna heeft een duiker de zaak geïnspecteerd en wat blijkt: het remmingwerk is instabiel, zo erg zelfs dat de buizen op afknappen staan. Dat de beroepsvaart niet of nauwelijks gebruik zou maken van dit remmingwerk bij het in- of uitvaren, zoals de ASV beargumenteerde, werd door RWS niet onderschreven. In ieder geval wilde men het zekere voor het onzekere nemen. Maar het wordt nog erger: er is een grote kans dat ook de jachten hierdoor niet meer door de jachtensluis mogen en mee zullen moeten schutten met de sluizen die bestemd zijn voor de beroepsvaart. Of dit werkelijkheid wordt, daarover wordt deze middag (21-9) een overleg gevoerd en een besluit genomen. Dat dit besloten zou worden, juist in belang van ons aller veiligheid roept bij de ASV grote vragen op, schippers moeten er niet aan denken wat er allemaal mis kan gaan als men de keuze maakt om de jachten mee te laten schutten met de (grote) beroepsvaart.

De wil is er, de middelen ook, maar pas na 2022
Ondertussen zit Rijkswaterstaat in Zeeland hiermee in haar maag. Zij wordt er tenslotte op aangekeken dat er zoveel oponthoud is, maar volgens de heer Molenaar (adviseur scheepvaart Rijkswaterstaat) is RWS met handen en voeten gebonden. Wat wil namelijk het geval? Het ministerie IenM houdt voet bij stuk: er mag pas vanaf 2022 (!) iets aan gedaan worden wat betreft eventuele investeringen. “de wil is er, de middelen ook maar we krijgen geen toestemming om hier iets aan te doen” verzucht de heer Molenaar. Wel doet de heer Molenaar er alles aan om deze noodzakelijke reparaties “naar voren te trekken” maar ziet het niet gebeuren dat er voor het eind van dit jaar al een oplossing voor het probleem zou zijn. De ASV heeft dan ook afgesproken dat zij er van haar kant alles aan zal doen om alles en iedereen die hier iets over te zeggen heeft op de hoogte te stellen van deze belemmering van de binnenvaart ten opzichte van vervoer over de weg.

Noot van de ASV
We lezen in de media hoe trots minister Schultz is op haar snelwegennetwerk in Nederland. Wat dat betreft heeft de ASV al gereageerd dat er ook zoiets als een (hoofd)vaarwegennetwerk bestaat waar we niets terug zien van al die “kwaliteitverbetering”, sterker we vragen om het wegwerken van achterstallig onderhoud. Wanneer worden de teksten over sympathie voor de binnenvaart nu eens omgezet in daden?

Vervolg:
Bovenstaande heeft de ASV naar de diverse kranten gestuurd (Schuttevaer, Scheepvaartkrant en Binnenvaartkrant)

en nadat de ASV de verschillende politici bovenstaande heeft opgestuurd hebben Lutz Jacobi (PvdA) en Betty de Boer (VVD) hier nog in dezelfde week Kamervragen over gesteld.

Onderwerp: belemmering binnenvaart
Vragen van de leden Jacobi en De Boer aan de minister van infrastructuur en milieu nav een onderhoud met schippers uit de binnenvaart.

1. Is de minister bekend met de situatie dat vrachtschepen op dit moment geen gebruik meer mogen maken van de jachtensluis van de Krammersluizen?
2. Wat is de reden dat de beroepsvaart niet meer met de jachtensluis mag schutten?
3. Begrijpt de minister dat dit leidt tot veel oponthoud, mede omdat er ook nog een kolk gestremd is?
4. In hoeverre vormt achterstallig onderhoud de oorzaak van deze stremming?
5. Wat is de reden dat er pas vanaf 2022 geïnvesteerd gaat worden in achterstallig onderhoud in de binnenvaart?
6. Kan de minister nagaan of de veiligheid van de binnenvaart ook in het geding is?
7. Is de minister het met de VVD eens dat deze onwenselijke situatie zorgt voor veel oponthoud, en nadeel voor de binnenvaart? Zo nee, waarom niet?
8. Heeft dit ook te maken met het in het weekeinde niet meer te schutten met de middensluis in Terneuzen? Zo nee, waarom is besloten om hier minder te schutten en is hier sprake van een tijdelijke maatregel, en wordt dit op den duur met ICT of bedienen op afstand opgelost? Zo nee, waarom niet?

Foto Sunniva Fluitsma

Lezers aan het woord

“Een roepende in de woestijn zijn”

Van nature ben ik een optimistisch mens, maar de moed zakt mij in de schoenen dat ik als gewoon mens door het Europees beleid voor de binnenvaart alleen maar belasting en heffingen mag inbrengen naar Brussel en daardoor steeds minder perspectief krijg.

Zo heeft Dhr Theologitis een deel van het reservefonds (sloopfonds) wat door de schipper is opgebracht aan organisaties als ESO (Europese SCHIPPERS organisatie) en EBU (Europese BINNENVAART unie) 18 november 2015 toegezegd.

Ik was zelf bij deze informatiebijeenkomst en vond het persoonlijk geen goed idee om het aan deze organisaties te geven omdat er tegenstrijdige belangen mee gemoeid zijn.
Maar men beloofde dat deze organisaties goed gingen lobbyen in Brussel zodat de binnenvaart helemaal goed werd vertegenwoordigd bij de beleidsmakers.

Nu is er 20 juni 2016 het TEN-T festijn geweest in Rotterdam bij de van Nelle fabriek.
Daar waren dus onze minister Melanie Schulz van Haegen en Europarlementariers zoals Violeta Bulc, die het beleid maken voor het vervoer.

Als je googlet naar TEN-T 2016 kan je de informatie vinden en op een foto zien welke schepen er mee gelobbyd hebben. Tot mijn verbazing zag ik de Oordedam en de Zulu liggen. Deze Belgische schepen doen palletvervoer. Ook waren onze beleidsmakers zonder zwemvest op de schepen aan het wandelen, waar wij als schipper zwaar bestraft voor worden.

Waarom waren er geen gewone kleine schepen bij zoals een Kempenaar en een Spits?

Wordt hiermee goed gelobbyd met ons reservefonds geld?

Zo is er weer een nieuw plan met bakken en duwboten genaamd Watertruck + waar ESO over zwijgt.
Waarom wordt hier niet ingegrepen?

Zo moeten de kleine schepen nu concurreren met gesubsidieerde bakken met kopschroeven en duwboten.

Is dit nou de bedoeling van goed lobbyen? Op deze wijze bewijst de ESO dat ze niet de juiste beheerder is van het geld van de particuliere schipper. Daarom roep ik als particuliere schipper in de binnenvaart u op: Blijf eerlijk a.u.b. ESO, laat zien dat je voor de gehele binnenvaart lobbyt

Dorothe Grooten-Wendt m/s BOLERO

Bestuurslid ASV

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016 **Vragen gesteld door de leden der Kamer**

De inzameling van scheepsbedrijfsafval in de binnenvaart

2016Z15515

Vragen van de leden **Jacobi** (PvdA) en **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de inzameling van scheepsbedrijfsafval in de binnenvaart* (ingezonden 25 augustus 2016).

Vraag 1
Is het waar dat de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) zich terug heeft getrokken uit het overleg met u over het scheepsbedrijfsafval? Zo ja, hoe zorgt u dat mogelijke maatregelen gezamenlijk en zorgvuldig worden uitgewerkt?

Vraag 2
Hoe ziet u het vervolgproces voor u – na de uitkomsten van de evaluatie – nu een belangrijke vertegenwoordiger van de binnenvaartondernemers, indien het antwoord op vraag één bevestigend is, niet meer wenst mee te werken?

Vraag 3
Bent u bereid bij de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) aan te dringen op het plaatsen van meer containers (of op betere locaties), in ieder geval bij de Volkeraksluizen en de Oranjesluizen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4
Hoe beoordeelt u de suggestie van Rebel om «eventuele (tijdelijke) meerkosten» niet op de binnenvaartondernemers te verhalen?[1] Bent u bereid serieus te kijken naar mogelijkheden om de abonnementsprijs te drukken, om zo meer schippers op het systeem aangesloten te krijgen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 5
Bent u bereid het systeem zodanig aan te passen dat meer mogelijkheden ontstaan om afval te scheiden? Zo nee, waarom niet? Ziet u hierin bovendien kansen om het abonnementensysteem in zijn totaliteit goedkoper te maken? Zo ja, bent u bereid deze kansen te benutten?

[1] Rebel, Evaluatie CDNI Deel C abonnementen Overig Scheepsafval, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, kenmerk 3111416, pagina 8.

kv-tk-2016Z15515
's-Gravenhage 2016

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Vragen gesteld door de leden der Kamer

Het project Watertruck-plus

2016Z17830

Vragen van het lid **Jacobi** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het project Watertruck-plus* (ingezonden 30 september 2016).

Vraag 1
Kent u het project Watertruck-plus en de daarover levende zorgen bij Nederlandse binnenvaartondernemers?[1]

Vraag 2
Wat is het verschil tussen het Project Watertruck-plus en het oude Watertruck-project? Waarom wordt er via overheden meer dan 20 miljoen euro geïnvesteerd in dit project? Kunt u aangeven in hoeverre deze bakken innovatief zijn en in hoeverre vervoer via deze bakken groener is dan via de bestaande binnenvaart?

Vraag 3
Op welke wijze is onderbouwd dat met het Project Watertruck-plus vervoer van de weg wordt overgeheveld naar vervoer over water? Hoe wordt geborgd dat vervoer met Watertrucks niet gaat concurreren met bestaand binnenvaartvervoer? Zijn of kunnen hierover garanties worden gegeven aan bestaande binnenvaart?

Vraag 4
Waarom acht de Europese Commissie ingrijpen in de markt nu wel toegestaan, terwijl bij de door de binnenvaart gevraagde maatregelen altijd gesteld wordt dat de Europese Commissie niet in de markt mag ingrijpen?

Vraag 5
Deelt u de mening van de schippers dat het hier gaat om oneerlijke concurrentie ten opzichte van een sector die het al moeilijk heeft? Kunt u dat toelichten?

[1] Zie onder meer Financieel Dagblad, 5 augustus 2016.

kv-tk-2016Z17830
's-Gravenhage 2016

Gebruik van AIS voor inning havengeld

Aan: BLN-Schuttevaer

Rotterdam, 2 augustus 2016

Gebruik van AIS voor inning van havengeld?

Afgelopen maand heeft Koninklijke BLN-Schuttevaer een overleg gehad met Port of Amsterdam. Doel van dit overleg was om naar de wijze van het innen van het Havengeld te kijken. BLN-Schuttevaer heeft in haar nieuwsbrief de intentie uitgesproken om samen met Amsterdam in de toekomst een compleet nieuwe manier van havengeld te introduceren. Van een "brengplicht" door middel van het doen van een (digitale) opgave van de schipper nu, naar het betalen van havengeld op basis van automatische detectie straks. Daarbij denkt men (bijvoorbeeld) aan het gebruik van AIS.

De argumenten die gebruikt worden zijn dat AIS het voor havens mogelijk maakt om schepen te detecteren en op basis hiervan af te rekenen. Een "parkline-achtig" systeem van inchecken en uitchecken dus. Dit kan volgens BLN-Schuttevaer voordelen hebben in de zin dat er betaald wordt naar daadwerkelijke verblijftijd, dat er geen of minder administratieve handelingen verricht hoeven te worden en dat er geen boetes meer gegeven hoeven te worden vanwege vergeten of te late opgaven. Bijkomend voordeel zou voor havens zijn dat met een dergelijke systematiek de schipper wordt gestimuleerd korter in de haven te verblijven, waardoor de ligplaats weer eerder benut kan worden voor andere schepen.

PoA (port of Amsterdam, de haven van Amsterdam dus) lijkt ervoor open te staan om een dergelijk systematiek verder uit te werken. We vernemen dat het in ieder geval geen systeem wordt waarbij schippers moeten melden via de marifoon. De hobbels die er volgens BLN-Schuttevaer genomen moeten worden betreffen diverse technische, juridische en privacytechnische kanttekeningen.

Omgekeerde bewijslast
Wat wij, als ASV echter niet lezen is dat AIS de nodige problemen oplevert. Er volgt namelijk een omgekeerde bewijslast voor de schipper als zijn schip ergens "gesignaleerd is". Met een foutpercentage van AIS van 17% is de kans dat daar dingen fout gaan erg groot.

Bij de ASV zijn al diverse meldingen geweest van dit soort fouten waarbij schepen "gesignaleerd" zijn en aanslagen krijgen waarna de schipper aan de hand van vaartijdenboek en dergelijke maar moet bewijzen dat het schip niet op de plek geweest kan zijn. En dat in een tijd waarbij we nog kunnen zeggen dat AIS hier helemaal niet voor gebruikt mag worden.

Negeren overlegpartners
De ASV begrijpt niet dat waar er een WBA is (een regelmatig terugkerend overleg met de verschillende partijen in Amsterdam, waar de ASV ook aan deelneemt), zo'n onderwerp (zoals BLN Schuttevaer het zelf omschrijft) "met de voeten op tafel" met slechts een beperkt deel van de gesprekspartners besproken wordt (BLN en PoA). Deze ontwikkeling werkt in de hand dat er een vastomlijnd plan voorgelegd wordt waarbij de inbreng van andere partijen beperkt wordt. De vraag dringt zich op bij de ASV: Waarom doet BLN-Schuttevaer dat op deze wijze? Waarom wordt er niet beter samengewerkt met anderen in dit geval, sterker, waarom negeert men zelfs het samenwerkende overlegorgaan (WBA) en gaat een eigen traject daarnaast in?

We hopen op korte termijn het antwoord van BLN tegemoet te kunnen zien. Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
voorzitter
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

"Bizar, La Nauve ligt al sinds begin september in London.. Engeland. .. en is niet eens via IJmuiden het zeegat uit gegaan"

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.