

Verslag ledenvergadering 25 maart 2017

Opening.

Om 10.00 opent Paul Markusse de vergadering, hij is de technische voorzitter van deze vergadering en probeert alles in goede banen te leiden. Hij verwelkomt de aanwezige leden en donateurs, ziet veel nieuwe gezichten en is daar erg blij mee.

Sunniva Fluitsma, voorzitter ASV, verwelkomt ook iedereen en spreekt de rede uit (staat in de nieuwsbrief).

Goedkeuring agenda

Er worden 2 punten genoemd die bijgevoegd moeten worden, namelijk de onduidelijkheden aangaande de verlading van palmschroot onder ADN en de nieuwe werkuren. Komen beide op de middagagenda.

Goedkeuring verslag

Het verslag wordt goedgekeurd en de notulist wordt bedankt.

Het is gebruikelijk om even een minuut stilte te houden voor aanvang van de vergadering voor mensen die dierbaren zijn verloren. De Denktank heeft afgelopen jaar Pieter Buining verloren dus even een minuut stilte.

Mededelingen

- De ASV is uit het huisvuiloverleg gegooid omdat we dingen tegen de pers hadden gezegd die niet hadden gemogen. Onzin volgens de ASV en er is niets veranderd in het huisvuilbeleid. Matthe Broeken zegt dat hij een abonnement heeft afgesloten voor grofvuil. Sommige boten nemen het grofvuil mee maar anderen ook weer niet. Je moet per kilo betalen maar hij heeft niets hoeven te betalen. Kampen, Lelystad en Fonejacht zijn hun vergunning kwijt, het gevolg is dat je nu tussen Amsterdam en Delfzijl geen bilgewater meer kunt afgeven. Dit moet aangekaart worden bij het SAB, zij moeten er voor zorgen dat je het bilgewater moet kunnen afgeven, er wordt genoeg voor betaald.
- Bij de Beeksebrug kun je weer afmeren op de palen voor de brug, er is gebaggerd.

Financieel verslag

Er was een groot positief saldo over 2016. Dit komt door de vele nieuwe leden die we hebben mogen inschrijven vorig jaar. Voor dit jaar zal dat waarschijnlijk niet anders zijn. De kascontrolecommissie, Harry Spier en Piet Bennik, heeft de boeken nagezien en heeft deze goedgekeurd. Voor het volgende jaar vervangt Jaring Ruytenberg Piet Bennik in de kascommissie. Donateurs betaalden € 39,50 voor de Nieuwsbrief, dit wordt verhoogd naar € 50,00. De donateurs in de zaal gaan hier mee akkoord.

Werking bestuur/denktank

De vereniging zit behoorlijk in de lift, er komen schepen van allerlei tonnage en ook duwboten bij die allen met verschillende problemen kampen. De vereniging heeft dus ook meer verschillende kennis nodig. Die kennis zal moeten komen van de leden zelf. We hebben een grote denktank maar daar moeten meer mensen bijkomen die in verschillende vaargebieden zitten. We doen het met zijn allen, schippers voor schippers, dat is onze kracht. Als we de dingen niet beter verdelen moeten we zaken laten liggen en dat kan niet de bedoeling zijn. Ger Veuger

zegt, te veel mensen lezen mee maar je moet ook je mening durven geven. Er zijn er teveel die alleen maar lezen, dat is jammer. 3 leden melden zich aan voor de denktank.

Bestuursverkiezing.

Esther Lubbers heeft zich gemeld om het bestuur te komen versterken. Uit de zaal melden zich nog Hendrik Smit en Arno Duizendstra. Er komt een stemcommissie bestaande uit Ger Veuger en Jessica van de Akker. Alle 3 de gegadigden worden met een ruime meerderheid gekozen.

Agora

Er is een motie in de 2^e Kamer aangenomen om een pilot te starten voor 2 jaar. Men is het er over eens dat de spotmarkt niet transparant is en dat er onder de prijs wordt gevaren. Hierdoor kunnen bedrijven niet innoveren en vergroenen. Het is niet de bedoeling dat de ASV dit gaat opzetten, dit moeten we samen doen. Er hebben zich verschillende bedrijven aangemeld om dit te helpen opzetten en er zijn ook al een aantal gesprekken geweest. Harry Spier is bij deze gesprekken aanwezig geweest en zegt dat we kijken welke bedrijven het meest geschikt zijn om dit plan uit te voeren om met een gedegen plan naar de 2^e Kamer te kunnen gaan. Het probleem is nog wel dat niemand de prijzen erbij willen zetten, dat willen wij wel, anders heb je geen markttransparantie. De SP beleidsmedewerker Binnenvaart waar de ASV altijd goed contact mee had is naar de EVO gegaan, weet niet of we daar blij mee moeten zijn. Laten we hopen dat we zo een ingang kunnen krijgen bij de EVO. Ze willen wel met ons praten maar hadden geen man op de binnenvaart, deze is er nu dus wel.

IL&T

Er worden tegenwoordig enorm hoge boetes opgelegd voor soms kleine overtredingen, alles onder het mom van economisch delict. Een brandblusser waarmee je te laat bent met keuren heeft niets met een economisch delict te maken maar je krijgt wel een boete van 1500 euro. De ASV is daarom een petitie gestart wat een enorm succes is. 1000 handtekeningen binnen 24 uur en nu zijn we over de 1800 handtekeningen. Ook de pers besteedt er veel aandacht aan. De IL&T gaat nu ook thuis controleren. Je krijgt een brief toegestuurd met een datum waarop men thuis wil komen controleren op alle scheepspapieren. Dit mag de IL&T doen. Vanuit de zaal komt hierop veel verzet en vindt men het over het algemeen niet kunnen. Peter Verboom vraagt of dit wel kan, hoe staat dit omschreven in de Akte van Mannheim. Jos Evens heeft gezocht op de CCR site en heeft daar niets over kunnen vinden. De lidstaten mogen zelf invullen hoe ze de controles uitvoeren. De ASV gaat een Zwartboek maken, daarin kan iedereen zijn verhaal kwijt over de belachelijke zaken die men tegenkomt over de manier van controleren, de hoogte van de boetes, enz. We gaan alles verzamelen en aanbieden aan het IL&T zodat ze kunnen zien wat er speelt hierover in de binnenvaart. Nu wordt er steeds gezegd dat het wel meevalt en dat er niet veel klachten zijn. Peter Verboom en Chris v d Boogaert zijn met nog een paar duwbootcollega's afgelopen week bij het IL&T geweest omdat ze een klacht hadden neergelegd over het transport van de beschadigde tanker die in Grave over de stuw was gevaren. Ze zitten er behoorlijk mee in hun maag.

CCR / Rijnvaartcommissaris

Er is 5 à 6 keer per jaar overleg met de Rijnvaartcommissaris. Er is een beetje vooruitgang over het vele controleren in de verschillende deelstaten in Duitsland. Men wil gaan kijken of er een systeem kan komen om dit te verbeteren. Ook over ligplaatsen en autoafzetplaatsen lijkt men te willen nadenken. Over de verplichting om de werkuren bij te houden van het personeel is nog veel onduidelijkheid. De werktijden komen niet overeen met de vaartijdenwet. Voorlopig heeft men het voor een halfjaar in de ijskast gezet. Jos Evens heeft hier nog wat naar

gezocht, de werkstaten moeten laten zien welke uren er is gewerkt en welke uren er is gerust. Inmiddels heeft Nico Wildenbeest de navolgende informatie gegeven.

“Zoals U waarschijnlijk in de Media al heeft vernomen dient per 1-1-2017 de arbeidstijd van de bemanning aan boord geregistreerd te worden.

In het kort dient de registratie aan het onderstaande te voldoen:

- Er kan meer dagen achtereenvolgend worden gewerkt;
- Daarna is er recht op meer vrije dagen;
- De maximale arbeidsduur per dag is 14 uur;
- De minimale rusttijd per dag is 10 uur;
- De maximale arbeidsduur per zeven dagen is 84 uur;
- De maximale arbeidsduur van 48 uur per week kan gemiddeld worden over één jaar;
- Gewerkte tijden dienen overeen te komen met het vaartijdenboek;

Zie voor info hiervoor bv <http://www.bln.nl/nieuws/2016/12/08/registratie-arbeidstijd-per-1-1-2017> en / of <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid25643-registratie-arbeidstijd-binnenvaart-vanaf-2017-verplicht.html>

U kunt dit schriftelijk of digitaal bijhouden.

Per personeelslid kan een Excel bestand worden bijgehouden, de gewerkte tijd kan in delen van 15 minuten worden geregistreerd door op een vakje te dubbelklikken of een X in het vakje plaatsen als Uw Excel programma niet werkt op de dubbelklik.

De gewerkte tijd en gemiddelde gewerkte tijd wordt dan automatisch bijgehouden.

Eens per maand dient er getekend te worden door Werknemer en Kapitein.

De registratie dient aan boord beschikbaar gehouden te worden voor controle. “

Nico Wildenbeest gebruikt hiervoor een Excel-sheet en gaat informeren bij de maker van de sheet of wij die openbaar mogen gebruiken.

PAUZE

Technisch voorzitter Paul Markusse opent het middagedeelte van de vergadering, verwelkomt iedereen die erbij zijn gekomen voor het openbare gedeelte van de vergadering. Het bestuur is uitgebreid zoals u kunt zien.

Voorzitter Sunniva Fluitsma verwelkomt de nieuwkomers en de pers en spreekt de rede uit voor het middagedeelte.

Doortje Grooten neemt het jaarverslag door en bedankt Ron Breedveld voor het maken van dit verslag.

Agora

Er is een motie aangenomen in de 2^e Kamer om een pilot te starten van 2 jaar om te kijken of Agora gaat werken. Ook in de 2^e Kamer is men tot de conclusie gekomen dat er onvoldoende transparantie is in de markt en mede daardoor zijn de vrachten te laag. Agora moet deze transparantie geven en dit werd door een groot deel van de

2^e Kamer gesteund. De Minister wil het nog steeds niet, maar heeft toegezegd dat ze hieraan gaat werken. De ASV heeft ondertussen gesprekken gevoerd met verschillende partijen die dit willen helpen opzetten. Ook is er binnenkort overleg met de EVO. Tot nu toe is de ASV de enige die het plan trekt, maar de ASV gaat het niet uitvoeren, wij willen het breder trekken. Er moeten meer partijen in de binnenvaart iets zien in dit plan. De politiek hebben we kunnen overtuigen, nu de binnenvaart nog. Het moet een plan zijn waar je gemakkelijk in kunt stappen en gemakkelijk is uit te voeren. Het is bedoeld voor de spotmarkt. Dit naar aanleiding van het rapport Nijenrode wat is uitgevoerd in opdracht van de minister. De spotmarkt is 20 tot 40 % van de markt, maar wel een belangrijk deel van de markt als het gaat om prijsvorming. Er moet een onafhankelijke marktmeester komen die boven alle partijen staat en in kan grijpen als de prijzen te laag maar ook te hoog worden. Europa en ook de 2^e Kamer erkent dat door te weinig transparantie het niet goed gaat met het transport in Europa. Panteia heeft richtlijnen hoe een kostprijs is opgebouwd en dat kan een uitgangspunt zijn. Jos Evens is bang dat verschillende transportmodi tegen elkaar worden uitgespeeld. Er moet een algemeen transportbeleid komen voor alle transportmodi dat deze niet meer onder de kostprijs mogen vervoeren. Piet Bennik vraagt of BLN al over Agora heeft gesproken met zijn leden. John Janssen antwoordt dat hierover in het bestuur nog niet is gesproken, maar gaat zorgen dat het op de agenda komt en houdt daar contact over.

CCR / Rijnvaartcommissie

Er is 5 tot 6 keer overleg per jaar, willen gaan kijken of dat iets minder kan. De railingplicht: wordt over gepraat - na Nederland zijn nu ook België en Frankrijk tegen de railingplicht. In Duitsland wil men nu met de verschillende deelstaten een systeem bedenken om te komen tot minder controles door de politie. Over ligplaatsen is te melden dat er een kleine vooruitgang is. Leny van Toorenburg zegt dat dit op de agenda is geweest bij de CCR. Het is goed ontvangen, de CCR geeft toe dat ze wat moeten doen. Alleen moet het nog wel worden uitgevoerd, we blijven ons best doen. Werktijdenbesluit is nog niet helemaal duidelijk, wat is werk en wat niet. Jos Evens heeft onderzoek gedaan en zegt dat er staat beschreven wat werk is. Varen is werk maar laden en lossen hoeft je natuurlijk niet met het voltallige personeel te doen. De werktijden van werknemers moet worden bijgehouden maar ook wanneer je eigenaar van een BV bent moet je de werktijden bijhouden, je bent dan in dienst van de BV. Wanneer je een éénmanszaak bent of een VOF hoeft het weer niet. Er moeten eigenlijk werkinstructies gemaakt worden die duidelijk maakt wat werk is en wat niet. De regeling wordt in de Nieuwsbrief gezet.

WBR/Rotterdam

Op 5 april is er weer een vergadering. Op de agenda staat o.a. de herindeling van de Maashaven. Men wil de schepen dwars in de Maashaven leggen. Wij zijn daar op tegen want dan lig je altijd dwars op de wind. Er is al een groot gedeelte van de plannen teruggedraaid. Men wil nu nog alleen dwars liggen aan de kant van de silo. Verder op de agenda o.a. De bouw van een nieuw Feijenoordstadion, men heeft het over een nieuw eiland bij de Van Brienoordbrug. Ligplaatsen Dordrecht.

WBA/Amsterdam

Er komt op de Haparandadam een milieustraat, een proef van 6 maanden. Wij hadden graag ook een container voor grofvuil maar die is er niet gekomen. Nu loop je de kans dat mensen wrijfhouten en touwen bij het huisvuil gaan gooien en de proef mislukt. De brug die de gemeente Amsterdam wil over het IJ wil de minister niet, het havenbedrijf wil ook geen brug dus nog maar even afwachten hoe dat afloopt. Het tarief van de walstroom is verlaagd van 37 cent naar 27 cent en is nu net zo duur als Rotterdam. Het autosteiger van de Surinamekade wordt verplaatst naar de Sumatrakade. Ook is er de mogelijkheid om daar water te laden, 6m³ gratis. Ook op de Haparandadam kan je gratis 6m³ water laden.

ONTB

Na Nederland is er toch een verschuiving als het gaat om de railingplicht. België en Frankrijk beginnen nu toch ook in te zien dat een railing toch niet zo handig is. Voorstel aan Straatsburg: bestaande vloot niet met deze verplichting opzadelen maar alleen de nieuwbouw. Internationaal is het verplicht om in de passagiersvaart bij meer dan 12 mensen een defibrillator aan boord te hebben. Voor veel kleine passagiersvaart is dit toch een behoorlijke kostenpost en die varen toch vaak op plaatsen waar de hulpdiensten snel ter plaatse kan zijn. Voorstel is om nationaal uitzonderingen te maken voor plaatsen waar hulpdiensten snel ter plaatse kan zijn. Nederland wil nog steeds aanpassing van het meetprotocol als het gaat om geluidseisen. Duitsland wil dat niet en wil dit regelen via de tachograaf. Deze geluidseisen hangt bij de hele sector boven het hoofd en is een behoorlijke onzekerheid voor de gehele sector.

Maritieme Conferentie

Op 1 februari was er de Maritieme Conferentie waar de ASV met 3 personen aanwezig was om te proberen om vanuit de praktijk onze inbreng te kunnen geven. Er waren 150 mensen, veelal van het ministerie van I en M en Economische Zaken om het beleid voor de komende 2 jaar vorm te geven. Hieruit blijkt dat er weer over de binnenvaart wordt gesproken en niet met de binnenvaart. Met gaat er vanuit dat schepen non stop op de Rijn zitten en daar wordt ook beleid en regels op gemaakt Wij hebben voor de hand liggende zaken voor het voetlicht proberen te krijgen. Het valt niet mee om het ministerie je ideeën uit te leggen, er zijn veel te veel vooroordelen die je eerst uit de hoofden van de beleidsmakers moet zien te krijgen. Men zit soms echt in een tunnelvisie, zeker onze Minister. Het ministerie ziet bijvoorbeeld heel veel in onbemand varen en stoppen daar heel veel geld in. Geld dat ergens anders dan weer niet gebruikt kan worden en wat wij misschien wel veel belangrijker vinden. Ook vindt men schippers zeuren als het gaat om zwemvesten, wij wel en de pleziervaart niet. Geluidseisen worden ook tegengehouden door bepaalde groepen aldus het ministerie. Schepen van 70 en 80 jaar oud houden de innovatie tegen, varen als way of live is onprofessioneel, moeten meer samenwerken, papa-en- mamma bedrijfjes zorgen er voor dat het niet goed gaat in de binnenvaart, oude schepen zijn vuil, et cetera, et cetera. Wij moeten natuurlijk wel digitaliseren, innoveren, vergroenen en professionaliseren. Je vraagt je wel eens af is er ook iets wat wij als binnenvaart wel goed doen. Bij het onderwerp concurrentiekracht binnenvaart hebben wij aangegeven dat de particuliere binnenvaart nooit kan opboksen tegen grote multinationals als bv Imperial. Ook niet in samenwerkingsverbanden. Daarvoor hebben wij meer inzicht in de markt nodig. De vertegenwoordiger van de EVO reageerde daar positief op. De binnenvaart heeft in het verleden wel samengewerkt (schippersbeurs) maar dat mocht niet meer van de overheid. In een nog niet zo ver verleden werd de EUBO tegengehouden door de ACM omdat men bang was dat de schipper een te groot machtsblok zou kunnen vormen. Wij mogen tot maximaal 500.000 ton samenwerken terwijl Imperial een soort Agora heeft opgezet met 20 miljoen ton. We moeten digitaliseren, met Agora is dat heel goed mogelijk, vanuit je stuurhut via internet naar de veilingsite om vrachten aan te nemen en zorgen voor minder leegvaart. En als we hiermee ook nog eens wat meer gaan verdienen kunnen we ook aan de vergroening van de binnenvaart gaan denken. De ASV heeft net als BLN in dit kader gepleit voor een Europees vervoersbeleid. Er is al jaren een Europees Witboek waar ondanks de steeds maar groeiende filedruk niets mee gedaan wordt. Als we het hebben over bereikbaarheid in Nederland en zeggen dat er vooral in de kleinere vaargebieden steeds meer drempels worden opgeworpen door o.a. spitssluiting en beperkte bediening van kunstwerken is dit niet wat men wil horen. Het moet gaan over grote nieuwe projecten. Dat er tegelijkertijd steeds meer werk van de kleine binnenvaart naar de weg gaat heeft men helemaal niet door. Dat de kleine binnenvaart verdwijnt heeft niet de aandacht van de beleidsmakers. Als we vragen hoe het moet in de toekomst als de kleine binnenvaart is verdwenen tot 1000 ton komt men met het antwoord dat België hier

een oplossing voor heeft (doelend op de watertruck). Als je dan vraagt hoe die bakjes zonder woning, wc of zelfs maar drinkwater naar Lyon moeten gaan varen blijft men het antwoord schuldig.

Huisvuil

Op de najaarsvergadering heeft de ASV na een oriënterend gesprek met het ministerie besloten om weer aan schuiven bij het huisvuiloverleg. Alle ideeën waren welkom, aldus het ministerie en ook al vond en vindt de ASV nog steeds dat het CDNI verdrag gerespecteerd dient te worden, dus was de ASV toch weer aanwezig bij het huisvuiloverleg. Om het vertrouwen van de schipper terug te winnen moest moeten we af van het veel te dure abonnement en de SAB er tussenuit. De ASV heeft toen voorgesteld om een klein bedrag per zak te betalen en zo dat het voor iedereen toegankelijk is, dus ook voor de buitenlandse schipper. En er moet veel meer de mogelijkheid zijn om afval te scheiden. In het overleg beloofde het ministerie te onderzoeken of havens wel voldoende de mogelijkheid geven aan de binnenvaart om hun afval te kunnen inleveren. Op de valreep werd er nog even gezegd dat er over dit overleg niets naar buiten mocht worden gebracht. Wij hebben gelijk gezegd dat we onze achterban moeten kunnen inlichten. Dan mocht dan wel maar er mochten geen namen en cijfers naar buiten. Onze voorzitter Sunniva Fluitsma werd benaderd door een online krant die is gespecialiseerd in afval. Dit was een heel oppervlakkig interview zonder namen en cijfers. Wij willen nogmaals benadrukken dat wij niet de pers hebben opgezocht zoals het ministerie beweert maar het was andersom. Het gevolg was een telefoongesprek vanuit het ministerie waar de nodige gal werd gespuwd zonder dat men het desbetreffende artikel had gelezen. Daarna werd er per mail medegedeeld dat de ASV niet meer welkom was als ze zich niet aan de afspraak wilde houden, niets naar buiten brengen dus. Men wilde de ASV monddood maken en dat laten wij ons niet gebeuren, dus einde huisvuiloverleg voor de ASV. Gezien het resultaat een gemiste kans voor het ministerie, alles blijft het zelfde en niemand is blij met het resultaat. Er zijn nu 550 abonnementen en het ministerie zegt daar blij mee te zijn, de binnenvaart in ieder geval niet. Wij kunnen alleen maar hopen dat er bij het nieuwe kabinet wel iemand komt die de binnenvaart aanvoelt en begrijpt en daar ook naar handelt.

Nautisch technische zaken.

Jos Evens meldt dat je niet meer de auto in de sluis aan de wal mag zetten. Dat wordt toch een groot probleem. De ASV heeft gebeld met sluis Sambeek daar waar het het eerst bekend werd. En de sluismeester zegt dat het inderdaad niet meer mag. Leny van Toorenborg heeft met de directeur scheepvaart gebeld en die zegt als er geen andere mogelijkheid is het wel mag. Dat is natuurlijk leuk maar dan moeten de sluismeesters dat wel weten, wat nu niet het geval is.

In Noord-Holland worden alle bruggen en sluzen op afstand bediend, dit voor een snellere doorvoer voor weg en water.

In Zutphen gaat men dit jaar de kade vernieuwen. O.a. de spoorbrug wordt gerenoveerd. Het hefgedeelte van de brug gaat daarvoor deze zomer voor 14 dagen dicht, ook als het eventueel hoogwater is. Er is 5 maanden 1-richtingsverkeer bij de brug. De kade bestaat uit 3 delen en er is tijdens de werkzaamheden altijd 1 deel beschikbaar voor de binnenvaart. Passagiersvaart heeft hierbij voorrang. De binnenvaart kan uitwijken naar de Industriehaven waar je tijdens deze periode gratis kunt liggen. Bij de palen voor de brug wordt er niet gebaggerd.

Als je naar Assen wilt heb je in de toekomst, als de plannen doorgaan, nog maar 2 minuten de tijd om 3 bruggen te passeren. Dat lukt natuurlijk nooit, noch voor de binnenvaart, noch voor de pleziervaart. Dit betekent, als dit doorgaat, dat er dan geen vaart meer is naar Assen. En dat terwijl er toch nog een betoncentrale in Assen zit die wekelijks een paar schepen voor de wal krijgt.

Vergroening

De uitlating dat oude motoren vervuילend zijn is gebaseerd op aannames en niet op real-time metingen. Ook de kreet dat de binnenvaart de slag met het wegvervoer aan het verliezen is, is dubieus zoals het programma Zembla heeft aangetoond. Hier kwam naar voren dat ook in de vrachtwagenwereld sjoemelsoftware wordt gebruikt. In 2020 moeten nieuwe motoren voor de binnenvaart aan de Euro Stage 5 gaan voldoen. Je kan natuurlijk al wat doen met zonnepanelen en/of windgenerator zodat de boordgenerator niet of minder hoeft te draaien. Het belangrijkste waar men naar toe wil is een zo laag mogelijke uitstoot. Mogelijkheden om oude motoren schoner te krijgen is bv brandstof met GTL te gebruiken hiermee kan je voldoen aan de Euro Stage 3 norm wat gelijkwaardig is met CCR2. Toepassen van brandstof-water emulsie waarmee je ook kan voldoen aan de CCR2 norm. Je kan ook een katalysator plaatsen waarmee je de NOX kan reduceren tot 90 %. Je kan natuurlijk ook altijd nog een tandje minder hard gaan draaien, minder gasolieverbruik is minder CO2 uitstoot. Overal LED verlichting plaatsen zodat de generator nog sneller uit kan en je genoeg hebt aan zonnepanelen en/of windgenerator. Momenteel is er een project CLINSH waar je tot 24 april kunt aanmelden. Er worden 30 schepen geselecteerd van verschillende grootte en verschillend vaargebied. De schepen worden uitgerust met apparatuur die continu aan de pijp gaat meten. De binnenvaartondernemer ontvangt 10.000 euro als onkostenvergoeding. 15 schepen maken bij aanvang al gebruik van duurzame voortstuwing. Tijdens de meetcampagne zal ook bij de andere 15 schepen installatie plaatsvinden emissie reducerende technieken of alternatieve brandstof. De binnenvaartondernemer ontvangt hiervoor 50% subsidie vanuit CLINSH.

IL&T

De ASV heeft dhr. Boerema van de EOC uitgenodigd om uit te leggen hoe het in zijn werk gaat met de verschillende boetes en geeft ook voorbeelden hoe hoog de boetes kunnen oplopen tot wel in de tienduizenden euro's.

Bestuurlijke boete

Dit gaat voornamelijk over overtredingen van het vaartijdenbesluit en de arbeidstijdenwet. Het boeterapport gaat naar IL&T en die komt met een boete voorstel. Je hebt 14 dagen de tijd om een zienswijze in te dienen, deze hoeft je niet in te dienen en heeft ook niet heel veel zin, want de kans van slagen is zeer gering. Daarna krijg je een beschikking(boete) , deze dien je te betalen en je hebt 6 weken de tijd om bezwaar aan te tekenen. Raadpleeg altijd je rechtsbijstandverzekering als je een boete krijgt. Je kan nooit een strafblad krijgen.

Strafbeschikking.

Dit zijn boetes voor bv snelheidsovertredingen en milieudelicten. Hier doet het openbaar ministerie een voorstel tot boete. Bij een strafbeschikking bepaalt de rechter de boete en hoeft je niet van te voren de boete te betalen. Neem ook hier contact op met je rechtsbijstandverzekering. Als het een grote overtreding is zou je hier wel een strafblad voor kunnen krijgen.

Aangekondigde bedrijfsinspectie

Dit mag het IL&T doen en je bent verplicht hier aan mee te doen. Dit gebeurt bij voorkeur op het woonadres, wanneer je niet aanwezig kunt zijn kan je een andere datum vaststellen. Het kan ook aan boord gebeuren. Lukt het helemaal niet dan kan men soms kopieën opsturen van de gevraagde stukken en krijgt men boetes over datgene wat daarin staat, zoals het vaartijdenboek.

Vele leden in de zaal zijn het hier volstrekt niet mee eens en vinden het een schending van de privacy. Als je controles wilt uitvoeren doe je dat aan boord in de stuurhut en niet in de woning.

Sunniva Fluitsma merkt op dat over de enorme verhoging van de boetegelden de binnenvaart hier helemaal niet in is gekend, terwijl de Minister op Kamervragen heeft gezegd dat dat wel het geval zou zijn geweest. De IL&T zegt dat de Minister de hoogte van de boetes heeft bepaald, de IL&T heeft op vragen van de ASV tijdens het overleg moeten toegeven dat men zelf dit voorstel aan de Minister heeft gedaan en dat zij het voorstel heeft aangenomen. Bij Kamervragen hierover zegt de Minister dat de CBRB en de Vereniging voor Charterschepen hierin is gekend, dus niet de ASV en BLN. Als de ASV bij overleg vraagt hoe het nu precies zit zeggen CBRB en de Charterschepen dat het overleg toen alleen ging over passagiersvaart. Maar de IL&T zegt daarop dat men “met andere ondernemers” hierover gesproken heeft en vandaar uit dit voorstel tot boeteverhoging heeft gedaan. De ASV vraagt zich sterk af (zeker gezien het feit dat er convenanten afgesloten zijn met “ondernemers”) wie neemt de boel nu in de maling??

Sunniva Fluitsma neemt door wat de ASV allemaal heeft ondernomen om hier wat aan te doen. Beleid aan de orde gesteld, politiek op de hoogte gesteld, pers ingelicht, klacht ingediend bij IL&T, petitie gelanceerd (ondertussen meer dan 1800 handtekeningen), 15.000 personen die op de ASV Facebookpagina zijn geweest over dit onderwerp. Er is een motie aangenomen in de 2^e Kamer over dit onderwerp maar niets helpt tot nu toe. In de motie staat dat er een evaluatie moet komen met de binnenvaartbranche. Wordt niet gedaan, tenminste niet vanuit de IL&T. Bij het laatste overleg heeft de ASV dit aan de orde gesteld en nu heeft men beloofd dat die evaluatie in juni 2017 zal komen. En als er al eens een overleg is over dit onderwerp staat de ASV helemaal alleen en wordt niet gesteund door andere organisaties wat betreft het naleven van de motie. De minister zegt dat er nauwelijks bezwaar wordt gemaakt, meestal blijft de boete gewoon staan. Hoe komt dit: de drempels zijn vaak te hoog als het gaat om bezwaar maken. IL&T beoordeelt zijn eigen opgelegde boete, wat natuurlijk heel raar is. En het geld van de boete verdwijnt ook nog eens in de kas van het ministerie.

Conclusie: we moeten de politiek proberen te overtuigen dat dit zo niet kan. Daarvoor zijn we de petitie ook opgestart om te laten zien hoeveel mensen tegen deze werkwijze zijn. We gaan vanaf vandaag ook een Zwartboek bijhouden, mensen kunnen via de ASV-website een formulier invullen en hier hun problemen vertellen, wat ze tegen komen als het gaat over boetes, manier van controleren, is de veiligheid in het geding, hoe zit het met de vakbekwaamheid van de mensen die komen controleren. Nogmaals het gaat niet om de boete zelf, want die is vaak wel terecht, maar om de proportionaliteit (hoogte) waarbij opgemerkt wordt dat ook het begrip 'goed zeemanschap' niet wordt toegepast. IL&T wil gewoon niets veranderen.

Rondvraag

Marten Valkema vraagt wat hij nu moet doen met de palmschroot. Men zegt dat het onder ADN vervoerd moet worden maar er zijn genoeg collega's die het vervoeren zonder ADN. Cor le Sage heeft hierna geïnformeerd bij Schutter en IL&T en beide zeggen dat het onder ADN valt. Jos Evens merkt op dat het enige wat je kunt doen is door de bevrachter op het charter laten zetten dat het schip niet geschikt is voor ADN goederen.

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