



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief April 2012

Voorwoord

Verslag ledenvergadering 24 maart 2012

Mailwisseling ASV en ministerie

Vragen Bashir

Gelezen in de Stentor

Europa en Rotterdam

AIS

Uit de Schuttevaer van 2008

Stuurwerkkeuring

Ongeval spits Luxembourg

Verslag NEA

Aanmeldingsformulier ASV-Leden

Aanmeldingsformulier ASV-Donateur

Voorwoord

Enkele observaties van een nieuweling in de ASV.

Op 24 maart j.l. woonde ik voor het eerst een ledenvergadering van de ASV bij, nadat ik mij bij het bestuur gemeld had als iemand die belangstelling had voor de binnenvaart, zich betrokken voelde bij de "kleine" binnenvaart en ooit zelf een klein schippertje was geweest.

Mijn eerste kennismaking met de vereniging dateerde uit januari van dit jaar, omdat het bestuur zo vriendelijk was geweest mij uit te nodigen voor de nieuwjaarsreceptie van de vereniging.

En wat ik daar had gezien werd in de ledenvergadering weer bevestigd.

De ASV is een gedreven club, met veel deskundigheid en ervaring in de binnenvaart en zeer vriendschappelijke en collegiale onderlinge verhoudingen. Een club met een goede sfeer. Maar een observatie die er meteen achteraan komt is: de binnenvaart en dus ook de ASV heeft een forse klus te klaren. Er zijn dan ook nogal wat bedreigingen aan de orde en dat zijn geen kleintjes. Ik kan nog slechts globaal begrijpen hoe groot die bedreigingen zijn en nog moeilijker wordt het om te begrijpen hoe deze bedreigingen door de leden individueel beleefd worden. Of het nu gaat om de lage vrachtprijzen, de daaraan verbonden slechte marktpositie, de hoge brandstofprijzen, of de aanstormende CCR-regels; de binnenvaart moet goed op zijn zaak passen. De ASV en zijn leden staan dan ook voor enorme "uitdagingen", zoals dat in het moderne managementjargon heet. Zoveel gemeenschappelijk gevoelde bedreigingen hebben gelukkig als voordeel dat ze de eendracht in een vereniging vaak vergroten, en eendracht is er dan ook volop.

Wat verder opvalt is dat bestuur en ook individuele leden niet alleen zeer actief zijn in het volgen van de ontwikkelingen, maar ook actief meedoen in overleg- en adviesorganen, die alles te maken hebben met die eerder genoemde uitdagingen en op die wijze invloed uitoefenen.

Als nieuwkomer dien ik me bescheiden op te stellen, want mijn kennis van al de besproken onderwerpen is (nog) zeer beperkt en het kan dus zijn dat ik er volledig naast zit en voor mijn beurt spreek. Maar een persoonlijk voorwoord als dit leent zich toch zeker voor het uitspreken van een persoonlijke wens.

Ik hoop dat de ASV in staat is in de komende tijd, en de tijd dringt, zijn stempel te drukken op een goede toekomst voor de binnenvaart. Bij te dragen aan een vorm van regulering voor de vrachtmarkt, aan het goed opvangen en bijsturen van de aanstormende CCR-regels en aan al die andere uitdagingen waar de binnenvaart voor staat.

Ga door met zoeken van invloedrijke medestanders om die doelen te bereiken. Blijf aanwezig op alle belangrijke fronten waar beslissingen voorbereid of genomen worden.

Ik zie een ASV die vecht voor de toekomst van zijn leden en dat doet met gebruikmaking van de inzet en deskundigheid van die leden. Ik wil daar graag een klein steentje aan bijdragen.

Stan Pijs

Verslag ledenvergadering 24 maart 2012

Opening

De voorzitter Willem Stam opent om 10.15 de vergadering .

Notulen vorige vergadering.

De notulen worden zonder op of aanmerkingen goedgekeurd.

Mededelingen.

Wij hebben het gevoel dat er op de Westerschelde veel gecontroleerd wordt op de alleenvaart. Men wacht tot het schip de Westerschelde op vaart en komt dan aan boord voor controle terwijl men ook in de voorhaven van de sluis aan boord kan komen voor controle. Daarover hebben wij een klacht ingediend en hopen dat men in de toekomst wat coulanter word met controleren. Ook hopen wij dat wanneer er veel klachten binnen komen de wet in de toekomst word gewijzigd zodat je ook op de Westerschelde alleen kan varen.

Het stuurwerk moet tegenwoordig om de 3 jaar gekeurd worden. Er is een mogelijkheid om dit zelf te doen, er moet dat regelmatig een checklist worden ingevuld zodat je kan aantonen dat het stuurwerk is gecontroleerd. Ron Breedveld zegt dat er geen toewijzingsbeleid is en dat je daarom zelf kan keuren. De ASV is bezig een checklist te maken dit op de website komt te staan en in de Nieuwsbrief. Ger Veuger zegt dat wanneer je naar de ongevallencijfers kijkt je vaak stuurwerkuitval tegenkomt, daarom wil men dat daar vaker naar gekeken word. Ons lijkt 1 keer per jaar een checklist invullen voldoende.

Financieel verslag.

Er is een klein verlies geleden maar dat heeft als oorzaak dat er wat extra uitgaven waren die we dit jaar niet hebben. Aankomend jaar zullen we wat geld overhouden. Er moet gekeken worden of het abonnement voor de reglementen niet digitaal kan dat is misschien goedkoper en is minder werk. Ook de kas is weer gecontroleerd en deze is goedgekeurd door de kascontrolecommissie.

Lidmaatschap.

Er zijn vandaag 2 mensen aanwezig die graag iets voor de ASV willen betekenen. Normaal heeft de ASV leden en donateurs, leden zijn mensen die eigenaar zijn van een schip en donateurs zijn ex leden die gestopt zijn met varen en alleen een kleine bijdrage betalen voor het ontvangen van de Nieuwsbrief. Leden mogen stemmen en donateurs niet. Nu hebben we 2 mensen, Stan Pijls en Ron Breedveld die hier niet aan voldoen. Wij hebben besloten als de leden akkoord gaan dat deze mensen gewoon donateur kunnen worden. Beide heren stellen zich even voor. Stan Pijls is 55 jaar en in de vut heeft in de jaren 70 een aantal jaren gevaren met een klein schip, heeft altijd belangstelling gehouden voor de binnenvaart en met name de kleine binnenvaart. Heeft een mail gestuurd en wil graag de ASV helpen. Ron Breedveld is 28 jaar is schipper en heeft 2 jaar voor zichzelf gevaren en vaart nu in loondienst op een koppelverband. Wil later misschien wel weer voor zichzelf beginnen en wil graag inzetten voor de kleine binnenvaart. De leden gaan akkoord met het toetreden van deze beide heren.

Opvolging Jo Fricke.

Jo Fricke heeft de ASV heel veel jaren gediend en de laatste jaren vooral het WBR voor de ASV gedaan. Nu op bijna 75 jarige leeftijd heeft Jo besloten om te stoppen met zijn werkzaamheden voor de ASV. De voorzitter bedank Jo voor zijn vele jaren inzet en overhandigd een presentje. Er is ook een opvolger gevonden en dat word Ron Breedveld, Ron vaart 14 dagen op en 14 dagen af en woont in de buurt van Rotterdam.

Samenwerking.

De ASV heeft een uitnodiging gekregen van Eric van Toor om te praten over het Transitiecomite en het toetreden van de ASV tot de BBU. Wij gaan altijd in op een uitnodiging om te komen praten. Huub Ooms is bij de CBOB vergadering geweest en daar wil men graag dat de ASV bij de BBU komt. Bouke Veltman vraagt zich af waarom wij ons moeten aansluiten bij de BBU. Men wil alleen maar dat wij ons aansluiten zodat men met 1 stem naar de minister toe kan spreken. Sunniva Fluitsma zegt dat er punten moeten zijn bij de BBU waar wij wat aan hebben. Ron Breedveld heeft het net uitgekomen rapport van de Transitiecomite gelezen en daar gaat het alleen over structuur en niet over wat er moet veranderen in de binnenvaart. Dit sterft na 2 a 3 jaar weer uit, er staat niet in wat elkaar bindt.

Laad en lostijdenbesluit.

ASV lid Joop Molenwijk heeft een mail gestuurd met het verzoek om een enquête te houden onder de schippers om te kijken hoeveel er nu werkelijk gebruik maken van het nieuwe laad en lostijdenbesluit. De ASV heeft het al bij de politiek en in overleggen met het ministerie gezegd dat de nieuwe wet niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dat vindt men dan raar. We gaan proberen om een poll in de vakbladen te houden om te kijken hoeveel procent van de schippers met de nieuwe wet werkt.

PAUZE.

Opening.

Na de pauze is de vergadering openbaar en de pers en dhr Kreuze voorzitter van de ONS zijn aangeschoven bij de vergadering.

Rede.

Voorzitter Willem Stam leest de rede voor.

Ongeluk Luxembourg.

De ASV wil graag even stilstaan bij het ongeluk van de Luxembourg in de haven van Antwerpen. Het schip had rollen ijzer geladen, het schip moest op diepgang laden en omdat het een beetje achterover lag vroeg de schipper of er 2 rollen een beetje verzet konden worden. Dat wilde de kraanmachinist eerst niet en toen hij het wel ging doen ging dat met zoveel geweld dat het schip zoveel slagzij maakte dat er een andere rol over de keggen van zijn plaats kwam. Daardoor kwam het schip 45 graden scheef te liggen dat het dreigde om te slaan. De hulpdiensten die ter plaatse kwamen hadden geen materiaal om te helpen. Het schip heeft 4 uur zo gelegen zonder dat ook maar iemand iets heeft ondernomen om de ondergang van de Luxembourg tegen te gaan. Na 4 uur braken de touwen en was het schip in enkele seconden verdwenen naar de bodem. Nadat het schip was gezonken is iedereen vertrokken het schippersgezin alleen achterlatend. Er was geen enkele interesse om het schippersgezin te helpen. Het kerkschip in Antwerpen heeft het gezin later geholpen.

CCR perikelen.

De ASV wil nu proberen om duidelijk te maken wat de gevolgen zijn wanneer de CCR regelgeving door gaat en dus de kleine binnenvaart dreigt te verdwijnen. Hierop komt veel reactie ook in de pers. Bv het verhaal over de uitbreiding van het kanaal naar Almelo tot 700 ton en wat als deze schepen er straks niet meer zijn. Paul Markusse wil SunnivaFluitsma even complimenteren met het interview op de radio bij Goedemorgen Nederland. De Vara Ombusman wilde ook een programma maken over het verdwijnen van de kleine binnenvaart maar nadat men contact had gehad met Cees de Vries die had gezegd dat het wel ging meevallen ging het helaas niet door. De SP heeft een rapport gemaakt met hulp van de ASV om te laten zien welke plaatsen straks niet mee bereikbaar zijn door de binnenvaart als de kleine schepen verdwijnen. Gerard Kreuse zegt dat de BBU ook van de CCR regels af wil, het is onze doelstelling. Sunniva Fluitsma zegt dat de brief die door bijna allen bonden was ondertekend is verdwenen. Deze brief had samen met het K + V rapport naar de CCR gemoeten. Ger Veuger zegt dat toen hij bij een overleg vroeg waar de brief was gebleven werd er gezegd dat het een momentopname was en dat de brief niet mee ging naar de CCR, de andere bonden die de brief ook hadden ondertekend hielden allemaal hun mond zodat ik alleen stond. Het is de laatste erg stil rond de overgangsregels maar de hardheidsclausule eindigt aan het einde van dit jaar en met wil hem niet meer verlengen. Daarna hebben we een groot probleem. De EU zou meer zeggenschap moeten krijgen in de CCR. Bouke Veltman zegt dat we de minister moeten vragen of zij zich wil inzetten voor het behoud van de hardheidsclausule.

Samenwerken.

De ASV heeft een uitnodiging gehad om te praten over samenwerking met BBU, wij gaan geen gesprek uit de weg. De leden vonden vanmorgen een gesprek zinvol maar willen niet samenwerken in het Transitiecomite. Gerard Kreuse zegt dat hij gelooft in samenwerken en gaat er vanuit als de binnenvaart met één stem spreekt dat daar bij het ministerie dan ook naar geluisterd word. De ONS heeft ook last van vergrijzing dus een teruglopend aantal leden. Samenwerken is goedkoper en kost minder energie. Het is niet meer op te brengen om een bestuur en een secretariaat te hebben. De ONS houdt op te bestaan en gaat helemaal op in de BBU. Er is niet veel verschil in denken tussen ONS en CBOB en ook de varende bestuursleden van de CBRB denken niet veel anders dan de BBU. De ASV hoeft niet op te gaan in de BBU, je kan je ook als vereniging aansluiten dat doet de CBOB ook. Paul Markusse zegt dat de ASV in de ESO ook niet werd gehoord en zullen we in het

Transitiecomite dan wel gehoord worden? Langzaam hoor je nu toch geluiden dat de vrije markt niet werkt. Het ING rapport zegt dat wanneer commerciële samenwerkingsverbanden niet gaan werken er misschien toch bodemtarieven moeten komen en de overheid zijn verantwoording moet nemen. De SP heeft in de 2^e kamer vragen geteld aan de minister. Gerard Kreuse zegt dat wanneer onze leden vragen om bodemtarieven wij daar ook voor gaan maar ik heb het onze leden nog niet horen vragen naar bodemtarieven. David Twigt zegt: bij alle plannen die de minister voorstelt en die meestal niet goed zijn voor de binnenvaart wordt er toch gezegd dat die door de hele sector word gedragen.

Rapport SP

Ger Veuger heeft uitgezocht welke plaatsen in Nederland alleen toegankelijk zijn voor kleine schepen en wat de gevolgen zijn als het kleine schip er niet meer is. De SP heeft er een rapport van gemaakt. Het zou mooi zijn als andere partijen in de politiek zich ook eens achter de ASV schaarde.

NEA rapport.

Het NEA heeft een rapport gemaakt over vervoer in Europa in opdracht van de Europese Commissie. Het Rapport is in het Engels en Ron Breedveld heeft er een samenvatting van gemaakt in het Nederlands iets wat veel werk was. Ron neemt het rapport door. De samenvatting en vertaling van het rapport vindt u elders in deze nieuwsbrief.

Het gaat over de huidige situatie van de Europese binnenvaart en de perspectieven voor de periode 2020 tot 2040. In het Witboek staat dat 2030 30 % van het wegvervoer verschoven dient te zijn naar spoor en binnenvaart. Door de lage transportkosten, hoge transportvolume en milieuvriendelijkheid moet de binnenvaart hier een grote bijdrage aan leveren. De aanbodkant word gekenmerkt door veelal kleiner ondernemingen met 1 schip. De vraagkant word gekenmerkt door grote bedrijven en verladers. Om de Europese binnenvaart verder te ontwikkelen is het van belang om de sterke en zwakke punten te kennen. Men gaat uit van een stijging in tonkilometer van 23 % in 2020 en 80% in 2040. Het containervervoer springt eruit met 400%. Ondanks de forse stijgingen is het niet uitgesloten dat het marktaandeel van de binnenvaart daalt ten opzichte van het spoor en wegvervoer. De opstellers van dit rapport concluderen dat er veranderingen nodig zijn in het Europees beleid om de doelstellingen van het Witboek te halen. Er zijn drie beleidspakketten voorgesteld.

1. Vergroten marktaandeel binnenvaart

Om het marktaandeel te vergroten moet het imago verbeterd worden, maar moet er ook een beleid komen om invloed uit te oefenen op de kwaliteit en de prijs van het vervoer, het moet dicht op de markt liggen.

2. Impact ongevallen, luchtvervuiling en klimaatsverandering reduceren.

Op deze externe kosten doet de binnenvaart het aanmerkelijk beter dan het spoor en het wegvervoer om deze voorspong te behouden is een ambitieus Europees beleid nodig. De lange levensduur van scheepsmotoren is een probleem daarom zijn er technologieën nodig voor bestaande motoren. En fondsen om nieuwe motoren te financieren. Ook moet er gekeken worden naar brandstofbesparing.

3. Verbeteren marktcondities.

Om de marktcondities te verbeteren is een betere algemene kennis nodig over de binnenvaart en versterking van informatie uitwisseling. De Europese commissie moet voorkomen dat overcapaciteit de markt ontwricht. Er is steun nodig voor innovatie en modernisering van de vloot. Verder moet het tekort aan gekwalificeerd personeel worden aangepakt. De infrastructuur moet worden verbeterd en efficiënter worden gebruikt.

Transitiecommissie (rapport).

Ger Veuger doet verslag. Er moest een rapport komen over markten en marktwerking en daar was 3 weken voor om dat rapport te maken. Dit rapport is gemaakt door een professor van Nijenrode en Wageningen. Allereerst moet er een verbetering komen van de registratie van de binnenvaartschepen. Er zijn geen cijfers, sinds het stoppen met de Evenredige vrachtverdeling is er niets meer bijgehouden ondanks dat het wel is beloofd dat het zou worden bijgehouden. Vraag en verwachting van schepen is onbekend, men zegt in Rotterdam wel dat er veel werk komt maar hoeveel weet niemand. De professor zegt dat hij geen andere markt kent waar zo weinig over bekend is als de binnenvaart. Wel heeft de professor kunnen concluderen dat er geen machtevenwicht is. De schipper moet worden losgekoppeld van de bevrachter anders wordt het nooit wat. Er wordt te vaak voor één bevrachter gevaren. Er moet een soort scheidsrechter tussen de partijen komen. Er was veel kritiek van verladers en bevrachters maar er werd niet gezegd dat het nu wel werkt. DhrKraayenveld en de professor gaan verder met brainstormen.

Europaforum.

SunnivaFluitsma is daar geweest, samen met Willem Stam en David Twigt. Vorig jaar was het erg interessant omdat toen het Witboek werd gepresenteerd. Nu ging het over vage toekomstplannen, de corridors die een rol moeten gaan spelen en wat er in grote lijnen moet gebeuren in het vervoer. Wat opviel is dat men vooral met veel zaken bezig was, er nog niet aan toe gekomen was of men het van plan was. Daarom hebben wij daar gezegd dat men wel druk bezig kan zijn met al die grootse plannen maar de kleine vaarwegen niet moet vergeten, en dat er nu vele schepen verdwijnen die niet vervangen zullen worden door andere schepen. Dit verhaal werd ondersteund door de CBRB.

Havengeld Rotterdam.

Willem Stam heeft een brief geschreven met een klacht over het feit dat iemand met een oudere motor meer havengeld moet dan een schip met een nieuwe schonere motor. Er is een gesprek geweest waarin veel is besproken, niet alleen over het havengeld maar ook over ligplaatsen, werking WBR, de rol van de ASV versus overige bonden, de opstelling van het havenbedrijf tegenover de binnenvaart in het algemeen (ligplaatsen en dergelijke), etc. Er is in het WBR nooit gesproken om het havengeld te verhogen voor schepen met oude motoren en dat hoort niet zo te gaan. De regeling kon niet meer worden teruggedraaid maar men wilde wel een voorstel wat er met het geld gedaan kon worden. Als voorstel hebben we toen geopperd om het tarief van de walstroom te verlagen. Misschien is subsidie voor een katalysator iets. De leden gaan voor gratis walstroom, dat moet kunnen voor die 10% verhoging.

Donge oevers.

In de Donge wil men veranderingen doorvoeren en de lichtplaatsen staan op de tocht. De ASV en Schuttevaer zijn uitgenodigd op het gemeentehuis. Er is uitgelegd wat de gemeente wil en wij hebben gezegd wat de binnenvaart graag wil. Er word verder over nagedacht in de gemeente.

Crisis.

Gerard Kreuse vraagt zich af hoe de ASV denkt bodemtarieven te kunnen handhaven. SunnivaFluitsma antwoordt dat je moet kijken wat haalbaar is, of het in alle tonnages moet of misschien in welke tonnages het gewenst is. Ger Veuger zegt dat het ook alleen nationaal kan, de Evenredige Vrachtverdeling had maar 15 % van de binnenlandse markt en dat is te weinig maar als je 80 % hebt heeft dat zijn uitwerking op de Rijn. Bouke Veltman zegt dat wij roepen dat we bodemtarieven willen en verder willen we het aan de overheid over laten. De SP heeft 5 vragen gesteld aan de minister over bodemtarieven naar aanleiding van het ING rapport. Ger Veuger denkt dat het nu nog te vroeg is om bodemtarieven te realiseren maar er lijkt is van een kentering in zicht. De slinger zit nu nog aan de liberale kant maar hij komt ooit eens terug. Bouke Veltman merkt op dat het misschien iets is om een brief te sturen naar de ING of men met ons in overleg wil.

Sluiting

17.20 de voorzitter sluit de vergadering, dankt iedereen voor zijn aanwezigheid en wenst iedereen een goede reis naar huis.

Mailwisseling tussen ASV en ministerie I&M

Jos Evens had een krantenartikel opgedoken uit 1979! Waarin de rol van de schippers tegenover de CCR al duidelijk was: er werd niet naar ze geluisterd.

De ASV heeft dat opgestuurd naar diverse mensen op het ministerie en kreeg daar ook antwoord op. Dat willen wij u niet onthouden:

Eerste bericht vanuit de ASV:

Hierbij stuur ik u een krantenartikel toe uit 1979!

Het is oud en daardoor slecht leesbaar, maar met wat goede wil komt u een heel eind.

Ik stuur u dit toe omdat kennelijk het misverstand bestaat dat de schippers in 1976 akkoord zouden zijn geweest met de regelgeving voor bestaande schepen zoals omschreven door de CCR (ROSR).

Dit krantenartikel weerspreekt ook de tegen mij gebezigde uitspraak door de CCR als zou het bedrijfsleven (een ruim begrip) constant betrokken zijn geweest bij de besluitvorming.

Ik stuur het u zodat u optimaal op de hoogte bent van de gang van zaken in deze.

Ik zou graag uw reactie hieromtrent ontvangen.

Met vriendelijke groet,

namens de ASV
Sunniva Fluitsma

Reactie op bovenstaand bericht op 1 maart:

Beste David en Sunniva,

Het lijkt wel een herhaling van zetten met een tijdspanne van 35 jaar. De CCR besluitvorming is in die tijd niet gewijzigd en bestaat uit 4 commissarissen per lidstaat.

In NL is een van deze 4 commissarisfuncties door een vertegenwoordiger van het bedrijfsleven bekleed.

Ook in andere CCR lidstaten zijn vertegenwoordigers uit het varend bedrijfsleven in de delegaties vertegenwoordigd.

Besluitvorming binnen CCR gebeurt uitsluitend met algemene instemming, waarmee geborgd is dat de belangen van de varende vloot ook worden meegenomen.

De huidige sectorvertegenwoordiger in Nederland is Dhr. Teun Muller. Wanneer jij (en daarmee ASV) meent dat door de CCR regels de kleinere schepen onevenredig benadeeld worden lijkt mij een afspraak met hem opportuun.

Ook raad ik je aan de bedrijfsvoering van de betrokken schepen eens kritisch bekijken. Bedrijfskundig is het niet gebruikelijk dat bedrijven voortbestaan indien zij meer uitgaven/onkosten hebben dan er inkomsten tegenover staan. De recente rapportages geven dit ook aan en signaleren dat de aflopende overgangsbepalingen niet de hoofdreden zijn dat de kleinere schepen verdwijnen. De aflopende overgangsbepalingen versnellen de ingezette ontwikkeling wel. Het zal een politiek besluit vergen om voor deze scheepseigenaren, families en gezinnen een sociaal "zachte landing" mogelijk te maken.

Vorige acties als sloopregeling of beursreglement heeft de overheid, naast veel werk en onenigheid, ook veel geld gekost. Een politiek besluit heeft uiteindelijk het lot bezegeld.

Ik wens je wijsheid en sterkte om in deze tijd een politiek acceptabele oplossing te bereiken.

Met zorgelijke groet,
L K

Beste L,

Als eerste hartelijk dank voor uw uitgebreide antwoord aan ons.

Ik denk dat u de situatie duidelijk schetst. Het is inderdaad waarschijnlijk aan te bevelen als de ASV een gesprek zou kunnen voeren met de heer Muller.

Ik zelf heb echter geen idee hoe ik hem kan bereiken.

U schetst in uw verhaal onze situatie alsof wij zelf hebben bedacht dat de kleine binnenvaart onevenredig getroffen zou zijn. Echter, wij sluiten onze conclusies aan op het onderzoek in opdracht van de CCR zelf uitgevoerd in 2001 waarin dit overduidelijk vastgesteld is.

Dat de (kleine) binnenvaart onrendabel is, is inderdaad niets nieuws. De vraag is hoe dat komt en of daar niets aan te doen is. Of we dat (moeten) willen en welke rol men daar in kan spelen. Tenslotte roept een ieder over de waarde van het milieu, maatschappelijke kosten van vervoer etc. etc. Dat kan niet alleen bij roepen blijven, daar heb je ook verantwoording over af te dragen. welke keuzes maakt men (niet) en waarom?

Wij vragen de Nederlandse staat de gemaakte afspraken na te komen. Waar blijft de beloofde evaluatie van het afschaffen van de evenredige vrachtverdeling (schippersbeurs)?

Waar blijft de beloofde markttransparantie?

En dan is het nog het Witboek Vervoer. Legt Nederland dat gewoon naast zich neer? Halen we de schouders op over de gevolgen van het verdwijnen van de kleine binnenvaart omdat dat nu eenmaal de 'gang der dingen is'. Of neemt men zelf verantwoording?

Aan ons (ASV) de taak te wijzen op de gevolgen en de verantwoordelijkheden.

Aan anderen de taak om beleid te maken.

Maar wij zijn natuurlijk altijd bereid een gesprek hierover aan te gaan.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Geachte heer K,

1 maart stuurde u ons een mail.

Ik heb daarop gereageerd en nog geen reactie ontvangen.

Toch wil ik er even op wijzen dat de zaken die de ASV zegt kennelijk nog niet zo vreemd zijn. Daarbij wil ik wijzen op onderstaande site:

<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt/nid17396-ing-samenwerken-of-bodemprijzen.html>

Het is bijzonder maar waar. De ING geeft (eindelijk) toe dat de vrije markt niet werkt in de binnenvaart en pleit voor (eventueel) bodemtarieven!

De ING geeft overigens zelf aan de grotere schepen helemaal verliesgevend zijn. Echter, die kunnen niet van de markt verdwijnen (vraag diezelfde ING maar waarom niet). Niet alleen Griekenland heeft zijn hand overspeeld in Europa!

Er wordt in dit stuk wel gezegd....eerst samenwerken en als dat niet lukt bodemtarieven. Maar we hebben inmiddels toch wel aangetoond dat samenwerken niet werkt, in ieder geval niet als er niet ook een bodemtarief wordt vastgesteld.

De samenwerkingsverbanden hebben tot nu toe prijsverlagend gewerkt (dat is ook toegegeven tijdens het rapport behoud klein schip uit 2008) omdat ze zich uiteindelijk hetzelfde zijn gaan gedragen als de (overige) bevrachters. Tenslotte heeft het rijk na het afschaffen van de schippersbeurs (inclusief evenredige vrachtverdeling en bodemtarieven) de samenwerkingsverbanden een zak met geld meegegeven die ze vooral gebruikt hebben tegenover de vereniging (toerbeurt Noord-Zuid) die wel met bodemtarieven werkte, en uiteindelijk bijna al het werk is kwijtgeraakt. Zo zijn de tarieven met 30% gedaald en dat is nooit meer goed gekomen.

Gelukkig ziet de ING ook in dat juist de belangrijke groep kleine schepen door dit alles aan het verdwijnen zijn.

Kortom....wordt het niet eens tijd dat er eindelijk ingegrepen wordt in deze misère?

Wat natuurlijk heel goed zou kunnen, en ook geopperd is tijdens de conferentie in Brussel over de

crisis in de binnenvaart is het uitroepen van de STRUCTURELE CRISIS. In de binnenvaart is tenslotte een enorme overcapaciteit gecreëerd vanaf 2008 in de grote tonnenmaten. Van nog geen 300 schepen > 1.500 ton in 2008 ton naar 900 schepen > dan 1.500 ton in 2011. En dan tellen we de nog af te bouwen casco's niet eens mee.

Als dat erkend wordt kunnen we gaan voor bodemtarieven en marktregulatie (de ING noemt het de taak van de overheid om marktmeester te zijn).

Ik hoop op korte termijn van u te horen,
Vriendelijke groeten,,

Sunniva Fluitsma
(ASV)

Hier hebben wij geen antwoord meer op mogen ontvangen

Nb Rijnvaartcommissaris Teun Muller, vice-voorzitter bij de CBRB is tot 2007 directeur geweest van Bedrijf Rederij T. Muller BV

Vragen van Bashir

Vragen van het lid Bashir aan de minister van I&M over de analyse van het Economische Bureau van ING over de binnenvaart.

1

Deelt u het standpunt van het Economische Bureau van ING dat de vrije markt in de binnenvaart niet werkt? Zo niet, waarom niet? 1)

2

Deelt u de analyse van het Economische Bureau van ING over de kwetsbare positie van zelfstandige schippers? Zo nee, hoe is het dan volgens u gesteld met de positie van de kleine schippers?

3

Bent ermee eens dat terwijl de kleine schepen massaal gesloopt worden we ze tegelijk keihard nodig hebben? Zo nee, waarom niet? Zo ja hoe gaat u de kleine schipper helpen?

4.

Bent u bereid de crisis uit te roepen voor de binnenvaart zodat eindelijk maatregelen (zoals bodemtarieven en marktregulatie) kunnen worden genomen die nodig zijn? Zo nee, waarom niet?

5.

Bent u bereid de adviezen van het Economische Bureau van ING serieus te nemen en te betrekken bij de verdere afhandeling van uw toezegging in Tweede Kamer (richting mij) om onderzoek te doen naar bodemtarieven in andere lidstaten?

Gelezen in de Stentor

HARDENERG - De 19 miljoen euro die de provincie Overijssel steekt in het bevaarbaar maken van kanaal Almelo-De Haandrik is weggegooid geld. Dat zegt de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV). De branchevereniging luidt de noodklok over nieuwe eisen die aan de scheepvaart worden gesteld.

"De kleine vrachtschepen zullen binnen een paar jaar verdwijnen", verwacht de ASV. En dat terwijl de provincie Overijssel net heel veel geld steekt in een betere bereikbaarheid van de haven van Hardenberg. Na de opknopbeurt van het kanaal Almelo-De Haandrik is het straks geschikt voor schepen met een laadvermogen van 700 ton. De scheepvaart moet voldoen aan eisen die zijn opgesteld door de internationale Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). De ruim 140 regels betreffen onder meer het geproduceerde geluid, de minimale snelheid en de besturingssystemen. Ook bestaande schepen moeten aan de onmogelijke nieuwbouweisen voldoen, stelt de ASV. "Kleine schepen tot 1.000 ton zouden meer geld kwijt zijn aan de aanpassingen dan de nieuwprijs van hun boot", zegt vice-voorzitter Sunniva Fluitsma. "Dit betekent dat ze uit de vaart gehaald moeten worden."

De regels zijn nu al van toepassing, maar middels een Overgangsbepaling worden de schepen die nu nog niet voldoen aan de eisen tot het einde van dit jaar getolereerd. Volgens de ASV, spreekbuis voor de schippers van kleinere schepen, betekent dit dat veel Nederlandse binnenwateren zoals het kanaal Almelo-De Haandrik niet meer bevaren zullen worden. Het kanaal, met als belangrijkste aangrenzende plaatsen, Vroomshoop, Beerzerveld, Bergentheim, Hardenberg, Gramsbergen en Coevorden, is nu nog een druk bevaren route. Om het kanaal geschikt te maken voor scheepvaart tot 700 ton, steekt de provincie 19 miljoen euro in het baggeren, aanleggen en verbeteren van wachtplaatsen en het vervangen van vijf bruggen. Dat het mogelijk verspild geld is, is de provincie zich bewust. "De discussie over de regels voor de binnenvaart is ons bekend", stelt Petra Timmer, provinciaal woordvoerder. "Momenteel houdt de CCR de Overgangsbepalingen nog eens tegen het licht om te bezien of de overgangperiode kan worden verlengd of de bepalingen kunnen worden aangepast. Om hier nu al een conclusie aan te verbinden is dus te vroeg. Als provincie blijven wij inzetten op het goederenvervoer over water en het verbeteren van de bevaarbaarheid van vaarroutes naar de economische centra in Overijssel." Door het aanpassen van de het kanaal wil de provincie het goederenvervoer over water stimuleren. "Elk 700 tons schip betekent 35 vrachtwagens minder op de weg", stelt Timmer. "De kleine schepen zijn van zeer groot belang voor de binnenvaart."

Goederenvervoer over water levert een bijdrage aan de provinciale economie en de bereikbaarheid van onze provincie."Fluitsma vindt het goed dat de provincie investeert in het kanaal, maar ze is bang dat het voor niets is. "Momenteel worden al veel kleine schepen uit de vaart genomen. Schippers hebben geen vertrouwen meer in de toekomst en als ze dan voor een reparatie komen te staan, laten ze die niet meer uitvoeren. Naar schatting zijn afgelopen jaar iedere week 20 schepen per week gesloopt." Het noodscenario is volgens Fluitsma dat de kleine scheepvaart verdwijnt, er 70.000 extra vrachtwagens op de weg nodig zijn en bedrijven die afhankelijk zijn van aanvoer over water zullen verdwijnen.

Europa en Rotterdam

In Utrecht waren Willem Stam, David Twigt en Sunniva Fluitsma bij het I&M Europaforum (onderwerpen Brusselse activiteiten en Trans-Europees vervoersnetwerk).

We hebben een duit in het zakje gedaan door erop te wijzen dat men druk bezig is allerlei plannen te bedenken (om het milieu te sparen betreffende vervoer), die nog heel vaag zijn qua uitvoering omdat de financiën niet rond zijn. Dat die plannen ook erg ambitieus zijn en gericht op allerlei nieuwe ontwikkelingen maar men niet ziet dat op dit moment 20 kleine schepen per week gesloopt worden die effectief vervangen worden door vrachtwagens. We hebben ze daarbij gewezen op het witboek vervoer waarbij toch iets anders nagestreefd zou worden. Ook in de wandelgangen kwam het SP rapport aan de orde

Hier was in ieder geval gehoor voor. Een uitgebreider verslag volgt tijdens de ASV vergadering op 24 maart.

20 februari is de ASV bij het **havenbedrijf Rotterdam** op bezoek geweest om de havengeldverhoging te bespreken.. De ASV had per brief gereageerd op het feit dat schepen met "vuilere" motoren extra havengeld moeten gaan betalen (brief stuur ik onderaan de mail mee) .

Het was een heel verhelderend uitgebreid gesprek waar veel zaken aan de orde kwamen als

- de werking van de WBR
- de samenwerking tussen ASV en overige bonden
- de binnenvaartonvriendelijkheid van de haven Rotterdam
- de wijze waarop (de haven van) Rotterdam soms lijkt te functioneren als een staat in een staat
- de maatregel betreffende verhoging havengeld, impact en (on)zin van de maatregel.

De vraag die we onze leden gaan stellen is

op welke wijze zouden de leden van de ASV de aanwending van de gelden die ontstaan door verhoging van havengelden wel verteerbaar vinden?
(wij waren niet positief over het voorstel om de opbrengst in te brengen in het EICB om aan te wenden naar weer een onderzoek naar.....)

Wij hebben wel vast wat opties gedaan:

* eventueel gebruiken om de stroomtarieven te verlagen (als dat kan in verband met de gescheiden verantwoordelijkheden, ENECO versus havenbedrijf)

* eventueel gebruiken om een fonds op te starten voor schepen die milieuvriendelijke investeringen doen (CCR 2 motor plaatsen o.i.d.)

Wat wij willen is dat het geld ten goede komt aan degene die het ook betaalt. Afspraak is nu dat de ASV in de vergadering in maart gaat voorleggen aan de leden wat volgens hen een zinvolle (milieuvriendelijke) wijze is waarop dit geld aangewend zou kunnen worden

Brief aan het havenbedrijf Rotterdam:

Betreft: Verhoging havengeld voor binnenvaartschepen zonder CCR 2 motor.

Geachte heer, mevrouw,

De ASV (Algemene Schippers Vereniging) protesteert hierbij tegen de verhoging van het havengeld voor binnenvaartschepen, die niet beschikken over een CCR 2 motor. De ASV is geen tegenstander van de CCR 2 motor. Het is een goede zaak dat er een dergelijke motor wordt geplaatst als de oude motor vervangen moet worden. Echter, met het verhogen van het havengeld voor schepen, die niet in het bezit zijn van een CCR 2 motor, wordt de binnenvaartschipper onnodig hard getroffen. Bij schepen, waarvan de motor nog goed functioneert nu domweg een nieuwe CCR 2 motor plaatsen is kapitaalvernietiging voor de ondernemer. Eigenlijk ontstaat er concurrentievervalsing door de één meer te laten betalen dan de ander, waardoor het nog moeilijker wordt om het geld bij elkaar te krijgen voor een nieuwe motor.

De ASV is lid van de WBR (Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam). De kwestie van het havengeld is nooit ingebracht en de ASV hoorde dit pas, toen het besluit al genomen was. Dit is een kwalijke zaak.

Langs deze weg wil de ASV heftig protesteren tegen de verhoging van het havengeld voor schepen die nog geen CCR 2 motor hebben. Wij verzoeken u het besluit te heroverwegen. Uiteraard zijn wij altijd bereid hierover met u in gesprek te gaan.

Namens de ASV,

Dhr. Willem Stam (voorzitter)

AIS

Wat vindt de ASV van AIS vraagt de SP:

De ASV heeft een antwoord gegeven op een vraag van Farshad Bashir woordvoerder tweede kamer van de SP over AIS, waarbij de heer Bashir zich afvroeg in hoeverre de SP iets met dit onderwerp moet doen:

Over AIS:

De ASV heeft zich tegen de wijze waarop AIS ingevoerd is uitgesproken omdat het een schijnveiligheid kan oproepen en omdat de schipper alle privacy kwijt is.

Dat vindt de meerderheid van de leden. Er zijn ook geluiden binnen de ASV die wel voelen voor de AIS omdat men vindt dat men meer informatie heeft (wie vaart waar, ook eventueel 'om de hoek' te zien) en dat de veiligheid ten goede komt.

In ieder geval klopt **de manier waarop** er nu door de overheid met AIS wordt omgegaan niet met de afspraken die daarover gemaakt zijn.

Dus wat zou je kunnen doen?

1) ten eerste zou men er erop aan kunnen dringen dat Antwerpen de verplichting voor het voeren van AIS intrekt. (alleen verplichting als dat overal geldt in Nederland, Duitsland en België minimaal)

* **ten tweede:** rekening houdend met het feit dat de overheid zich niet aan haar afspraken houdt

* Eerst dat het niet verplicht zou worden (maar nu je in Antwerpen zonder AIS vervolgd wordt en Nederland daar niets van zegt is het dus toch verplicht gesteld)

* dat de privacy gewaarborgd zou worden terwijl nu ieder schip te volgen is per internet + alle gegevens terug te zoeken zijn.

* dat het niet gebruikt zou worden voor doeleinden als handhaving. Waarbij onderstaande bewijst dat dat ook een loze belofte is geweest. (Wat wij trouwens al op ander vlak vaker gehoord hebben, zoals bij sluispersoneel)

2) de afspraak die voor de schippers geldt dat de AIS altijd aan moet staan ook geschrapt wordt.

Daarbij willen wij ook ter overweging geven dat er een constante straling van uit gaat waar wij niet bepaald blij van worden, en het apparaat behoorlijk veel energie gebruikt.

Om even een voorbeeld te geven: Men ligt ongeveer een maand stil doordat er nauwelijks werk was en door het ijs, maar zou de AIS toch constant aan moeten hebben op straffe van het terugbetalen van de subsidie.

Tot zover opmerkingen en suggesties van de ASV

Uit de Schuttevaer van 2008

Af en toe is het verstandig nog even stil te staan bij hoe het was, om ons te realiseren waar we mee bezig zijn. Daarom plaats ik dit artikel nog eens

Binnenvaartwet baart onnodig zorgen

Schippers zijn niet allemaal goed voorbereid op de invoering van de nieuwe Binnenvaartwet per 29 december 2008. Dat bleek zaterdag op een themabijeenkomst van de vereniging van Bagger-, Kust- en Oeverwerken VBKO, waar Leendert Korvink, senior beleidsadviseur Toezichtaanpak Binnenvaart bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), uitleg gaf. Volgens Kantoor Binnenvaart is de heersende onrust over de wet onnodig.

'Mijn werk gebeurt al honderd jaar op dezelfde manier en nu gaan jullie het mij onmogelijk maken nog langer met mijn schip te varen', reageerde een beunschipper op het verhaal van Korvink. Vooral de nieuwe eisen voor de woning vallen zwaar. 'Ik vaar continu, maar dat mag straks niet meer omdat van het motorlawaai maar zeventig decibel mag doordringen tot de woning. Het is op mijn schip onmogelijk om de boel dusdanig te verbouwen dat ik aan die eis kan voldoen. Ik kan net zo goed stoppen.'

Korvink maakte duidelijk dat er geen coulance is met ondernemers die niet aan de regels voldoen. 'Als je niet aan de geluidseisen kunt voldoen, dan kun je niet meer continu varen.'

Hij erkent dat op alle schepen die voor 1976 zijn gebouwd problemen met het geluid in de verblijfruimtes zijn. 'Dat is een groot probleem, maar ik raad u aan samen met het bedrijfsleven een voorstel te doen, dan pakken wij het Europees aan.'

Ongegrunde zorgen

Aan de kritiek van schippers dat ze nu worden overvallen door de nieuwe regelgeving en geen geld hebben voor kostbare investeringen had Korvink geen boodschap. 'U hebt vijftien jaar gelegenheid gehad te investeren. U wist dat de nieuwe wet er aan kwam.' De overgangsregelingen zijn er al jaren, maar in 2004 zijn er aflooptermijnen voor vastgesteld, waarvan de eerste eind dit jaar ingaat.

Volgens Kantoor Binnenvaart wordt de soep niet zo heet gegeten als ze wordt opgediend. 'Ik wil de problemen niet bagatelliseren, maar ik krijg de indruk dat mensen zich soms ongegrond veel zorgen maken', zegt Erik van Toor. 'Wij horen dat mensen hun schip willen verkopen omdat ze geen zin meer hebben te investeren en dat zou jammer zijn. De meeste schepen voldoen gewoon aan de nieuwe eisen en er zijn geen vreselijk ingrijpende investeringen nodig op korte termijn. Aan de eisen die per 1 januari 2010 gaan gelden is voor de meeste schepen eenvoudig te voldoen.'

'Wat ons als binnenvaartorganisaties de meeste zorgen baart zijn de geluidseisen. Na 2015 mag in de machinekamer niet meer dan 110 decibel lawaai zijn en in de verblijven niet meer dan zeventig decibel. En dat wordt op een aantal bestaande schepen een moeilijk verhaal. We hebben TNO daarom gevraagd deze materie te onderzoeken. Zij denken met een eenvoudige oplossing een heel eind te komen. Het gaat dan om tegengeluid, wat het aantal decibellen gaat verminderen.'

'En als er op een bepaald schip helemaal niet uit te komen valt, geldt nog altijd de hardheidsclausule (art. 24.04 lid 4). Er wordt dan ontheffing verleend met een aantekening in het certificaat.'

Tot pensioen

Het oude Binnenschepenbesluit is nog geldig tot 29 december 2008, daarna wordt de nieuwe Binnenvaartwet van kracht. Hoofdstuk 24 daarvan geldt voor Europese binnenwateren inclusief de Rijn. In hoofdstuk 24a, dat geldt voor alle Europese wateren behalve de Rijn, zijn de overgangsbepalingen milder geregeld.

Er bestaat bovendien de mogelijkheid om in 2009 het huidige certificaat van onderzoek nog te verlengen en dan nog vijf jaar door te varen, zonder dat aan de nieuwe regels hoeft te worden voldaan. Korving denkt dat een aantal mensen van deze mogelijkheid gebruik gaat maken. 'Schippers die op een oud schip varen dat de investeringen eigenlijk niet meer waard is. Of schippers die tegen hun pensioen lopen en toch al van plan zijn om over een jaar of vijf te stoppen.'

Van Toor vindt het verstandiger dat eigenaren van oude schepen toch zoveel mogelijk gaan voldoen aan de nieuwe regels. 'Over vijf jaar kan je schip wel heel waardevol zijn en als het dan aan alle eisen voldoet, kun je het tenminste goed verkopen.'

Tot zover dit artikel. Kennelijk wordt de soep toch zo heet gegeten opmerkende dat de sloperijen het heel druk hebben met al die kleine schepen die voor zichzelf geen toekomst meer zien. Gelukkig weet de heer Kreuze ons te melden dat de overige bonden zich inmiddels

net zo druk maken over de CCR eisen als de ASV. Voortschrijdend inzicht zullen we dan maar hopen.

Overgangsbepalingen

Voorbeelden van veranderingen in het ROSR na 1 januari 2010 zijn uit hoofdstuk 3, dat verblijven zich niet vóór het aanvaringsschot mogen bevinden. 'Dat komt ook niet voor', zegt Van Toor. 'Wie laat zijn matroos nou in de voorpiek slapen? Dat doe je toch niet?'

Verder moeten verblijven gasdicht van de machinekamers en ketel- en laadruimen zijn gescheiden en rechtstreeks van het dek af toegankelijk zijn. De Europese binnenvaartorganisaties pleiten in plaats daarvan voor een gasdetectiemeter. 'Dat is nog veiliger ook', zegt Van Toor.

Een andere eis is dat deuren in het achterpiekschot alleen zijn toegestaan indien door middel van afstandsbewaking in het stuurhuis kan worden vastgesteld of zij gesloten of geopend zijn. 'Ook dat is geen eis die de schipper zorgen hoeft te baren. De meeste schepen hebben helemaal geen deur in de achterpiek en als die er wel zit, schaf je een eenvoudige schakelaar aan. Dat kost je de kop niet.'

Voor alle andere vaarwegen behalve de Rijn gaan dezelfde eisen pas na 30 december 2024 gelden. Ook voor eisen aan het stuurwerk (hoofdstuk 6) en werktuigbouwkundige eisen (hoofdstuk 8) zijn verschillende ingangsdata van nieuwe voorschriften voor Rijnvaart en niet-Rijnvaart.

Nieuwe certificaten

Grofweg alles wat vaart en langer dan twintig meter is, moet vanaf 2009 beschikken over een certificaat van onderzoek. Dat geldt voor werkvaartuigen, pontons, maar ook voor de grote pleziervaart. Tot 2018 is er de tijd om zich aan te melden. Maar als schippers bijvoorbeeld naar Duitsland willen, zijn ze vanaf volgend jaar al certificaatplichtig. Korvink schat dat het om 1500 tot 2000 schepen gaat. 'Dat zal een extra druk op de werven geven, want certificering vergt minstens een werfbeurt van anderhalve dag. Het schip moet droog worden gekeurd en er moet ook een diktemeting plaatshebben.'

Inspecteurs zijn er volgens Korvink wel genoeg. 'Maar werfcapaciteit zal een bottleneck zijn.'

Verkeer en Waterstaat heeft in Brussel een voorstel ingediend om schepen voortaan standaard elke vijf jaar te keuren. De binnenvaartorganisaties zijn het hier niet mee eens. 'Wij vinden een keuring eens in de zeven jaar beter en vooral ook goedkoper voor de binnenvaart.'

Alle EU- en CCR-regelgeving wordt voortaan gelijk getrokken. Voerde de CCR voorheen twee keer per jaar wijzigingsgesprekken, dat is nu gelijkgetrokken met de EU. Eens per twee jaar worden voortaan zowel in Brussel als Straatsburg wijzigingsgesprekken gevoerd en die wijzigingen worden op elkaar afgestemd en zijn voortaan exact hetzelfde. (Mdv)

De EU richtlijn 2006/87/EG is te downloaden van de EU-website

http://ec.europa.eu/transport/iw/legislation/index_nl.htm In deze richtlijn zijn nog wel enkele wijzigingen aangebracht, zoals de invoering van een uniek Europees scheepsnummer. De officiële eindversie wordt in december 2008 verwacht.

Technische wetgeving

Nationaal geldt tot 29 december 2008 de Binnenschepenwet met het Binnenschepenbesluit. Vanaf 30-12-2008 geldt de Binnenvaartwet met het Binnenvaartbesluit en de bijbehorende regelingen. Internationaal blijft het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (CCR) gelden. Tot 29 december 2008 geldt de Richtlijn 82/714/EG en vanaf 30 december 2008 de Richtlijn 2006/87/EG.

De Binnenvaartwet is de implementatie van de EU-richtlijn 2006/87/EG gecombineerd met het samenvoegen van drie wetten: de Binnenschepenwet met het Binnenschepenbesluit, de Wet Vervoer Binnenvaart en de Wet Vaartijden en Bemanningssterkte.

De basis voor de EU-richtlijn 2006/87/EG is het ROSR 1995, inclusief overgangsbepalingen.

De richtlijn kent twee soorten overgangsbepalingen: Hoofdstuk 24 en Hoofdstuk 24a. In hoofdstuk 24 staan de ROSR overgangsbepalingen. Daarmee mogen schepen op de Europese wateren varen inclusief de Rijn. In hoofdstuk 24a staan de overgangsbepalingen voor de Europese wateren behalve de Rijn. (Mdv)

Stuurwerkkeuringen:

Zoals hopelijk bekend, is sinds een paar jaar een 3-jaarlijkse (tussentijdse) keuring door een deskundige vereist voor hydr. stuurinstallaties.

Er staat echter nergens vermeld, wanneer iemand deskundig is, waarop de Rijnvaartcommissie Antwerpen bij monde van hun experts stelden, dat dat ook best de schipper zelf kon zijn, mits die controle dan ook met een zekere regelmaat en aantoonbaar plaats vond.

Aan de hand van het ROSR heeft Jos Evens bijgaand excel-documentje gemaakt, wat hierbij nuttig zou kunnen zijn, te bewaren bij de S.I.-papieren.

Reactie van Ron:

Afgelopen maand heb ik aan den lijven ondervonden hoe dat in zijn werk gaat met stuurwerkkeuringen. De schipper kan ook expert zijn. De meeste verzekeringen zien liever dat de experts bestaan uit stuurmachinefabrikanten. Daarom heeft het IVR het op zich genomen om experts aan te wijzen, een verificatielijst te maken en cursussen te geven aan de experts. Een stuurwerkkeuring is echter simpel en makkelijk door de schipper zelf uit te voeren. Met het document van Jos en een verificatielijst kan de verplichte keuring door een stuurwerkfabrikant snel afgerond worden. Ik denk dat zo'n document ook kan helpen bij jaarlijkse en tweejaarlijkse keuringen waar de verzekeringen om kunnen vragen.

Opzet: zie hieronder. Voor het volledige formulier zie website van de ASV
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/download.htm>

Datum	Veranderingen in constructie/aanpassing bouwtekening	Functie-controle: Tijdafh./Wegafh./Piloot/Nood 24v./Mech.	Oliepeil hoofd/nood/mech.	Visuele controle en controle op de dichtheid van de hydraulische delen van de installaties, in het bijzonder ventielen, pijpleidingen, hydraulische slangen, cilinders, pompen en filters;	Visuele controle van de elektrische delen van de installaties, in het bijzonder relais, elektrische motoren en veiligheidsinstallaties;	controle van de optische en akoestische controle-instrumenten.	Opmerkingen

Ongeval haven Antwerpen

Naar aanleiding van het ongeval met de spits Luxembourg

Drama in de haven van Antwerpen. spits zinkt tijdens de belading van rollen staal (bobines) gelukkig geen persoonlijk letsel.

Het schip lag achter al zwaar beladen, tijdens het plaatsen van nog een rol vond de schipper dat het schip teveel slagzij ging maken en daarom verzocht de schipper de rol weer op te hijsen en op een andere plaats neer te zetten.

Hier ging het fout. De last werd er uit gesleurd zo als men wel een zegt waardoor het schip door de last van 22 ton die ineens dus uit het schip was, hevig doorzakte naar de andere kant en nog voor dat het schip zijn balans had teruggevonden kwamen een paar rollen die al in het schip geladen waren in beweging waardoor de keggen die de rollen op hun plaats moeten houden geen houvast meer vonden.

De rollen die nu dus los waren komen te staan rolden naar een kant en het schip lag toen met 40 graden slagzij. Op het achter schip dat zwaar beladen was en nu slagzij maakte liep het water net niet over de den en men moest iedereen somberen het schip te verlaten.

Brandweer en hulpdiensten keken er na maar hadden geen materiaal, geen pompen of ketting takels. De kraan waarmee het schip geladen was mocht niets meer doen.

Het schip lag met de kim tegen de kademuur en de landvasten stonden onder spanning tot dat zij braken waardoor het schip omsloeg en zonk.

De kraan machinist heeft gelijk een advocaat ingeschakeld.

Op het moment van het ongeval bevond een schipper van la Glissoir zich in Antwerpen en is gelijk naar de plaats van het ongeval gegaan. Volgens la Glissoir zijn de haven arbeiders niet goed geschoold en vallen de hulpdiensten in gebreken.

Er zijn nog niet zolang geleden twee havenarbeiders in de haven van Antwerpen omgekomen tijdens het laden van rollen. Zij raakten bekneld tussen twee rollen.

Het lijkt nogal eens voor te komen dat er rouwdouwers zijn die de schepen laden of lossen. Zeker met zware producten zoals rollen staal is een fout genoeg en is het te laat om als schipper als verantwoordelijke de belading of lossing te stoppen. Juist met deze lading moet uiterst voorzichtig geladen en gelost worden.

Een loop kat is dan bijvoorbeeld te verkiezen boven een portaal kraan, dat gaat langzamer en worden vaak gebruikt voor dit soort werk.

Bovenstaande tekst is doorgestuurd naar de heer Verbergh van het VBR op de volgende wijze:

“ Aangezien dit zich in België heeft afgespeeld is een Belgische bond de eerst aangewezen om te reageren. Je hebt er vast al van gehoord. Wij gaan het onderwerp aan de orde stellen tijdens de ASV vergadering 24 maart aanstaande.

Als we daar dan vanuit de VBR iets kunnen meedelen hieromtrent dan zouden we dat op prijs stellen,

De VBR heeft het volgende antwoord ontvangen en weer naar de ASV doorgestuurd:

Geachte heer,

Met dank voor het doorzetten van deze mail.

Vermits het ongeval nog onderzocht wordt lijkt het me op dit ogenblik voorbarig om uitspraken te doen over de oorzaak ervan.

Havenkapitein

We zijn benieuwd!!!

Verslag NEA

Vertaald en samengevat door Ron Breedveld:

Een consortium van Europese onderzoeksbureaus heeft, onder leiding van NEA, in opdracht van de Europese Commissie onderzoek verricht naar de huidige situatie van de Europese binnenvaart en de perspectieven voor de periode 2020-2040.

Hieruit hebben ze een lijst van beleidsmaatregelen opgesteld om de positie van de Europese binnenvaart te versterken.

In het Europese Witboek voor Transport staat dat in 2030 30% van het wegvervoer verschoven dient te worden en door spoor en binnenvaart uitgevoerd moet worden.

Door de specifieke karakteristieken zoals de lage vervoerskosten, de hoge transportcapaciteit en het milieuvriendelijke karakter kan de binnenvaart een significante bijdrage leveren aan het doel van het witboek. Waar mogelijk moet ongebruikt potentieel van vaarwegen een rol gaan spelen in het vervoer van goederen.

Het Europese vaarwegennetwerk bestrijkt 52.000 km. Meer dan éénderde deel hiervan is alleen geschikt voor schepen kleiner dan 1000 ton. Nederland, België en Frankrijk beschikken gezamenlijk over ruim 10.000 km van deze klassen vaarwegen.

In de afgelopen decennia is het vervoer over water in termen van volumes en vervoersprestatie gestegen. Het marktaandeel is daarentegen de afgelopen 15 jaar gedaald met ruim 1% naar 5,7%.

Met een aandeel van bijna 14% is het vervoer over water in de Rijnregio het sterkst. Ook de Noord Zuid regio doet het sterk met bijna 10%.

Aan de aanbodkant wordt de markt gedomineerd door kleine ondernemingen met 1 schip. Deze 9000 ondernemers hebben gezamenlijk een omzet van 6 miljard euro. Het grootste deel is afkomstig uit Nederland en Duitsland.

Door toevoeging van veel nieuwbouwschepen en het wegvallen van veel kleine schepen in West Europa is er sprake geweest van een schaalvergroting van bijna 20% in het gemiddelde tonnage per schip in de afgelopen 8 jaar.

Daartegenover wordt de vraagkant gekenmerkt door grote industriële en logistieke bedrijven.

Tussen deze twee kanten van de markt is weinig direct contact. Daarom wordt veel gebruik gemaakt van vrachthandelaren en handelsorganisaties.

Om de Europese binnenvaart verder te kunnen ontwikkelen is het van belang om de sterke en zwakke punten te kennen en de impact van de zwakke te beperken.

Als sterke punten worden in het onderzoek onder andere genoemd:

- voldoende capaciteit, voornamelijk in de grotere schepen.
- Een groot aantal flexibele ondernemers.
- de grote capaciteit van de infrastructuur.
- De lage vervoersprijzen.
- het hoge veiligheidsniveau, voornamelijk op externe factoren.
- Een lage co2 uitstoot.

De zwakke punten van de binnenvaart zijn Voor de vraagkant:

- de slechte voorspelbaarheid door hoog en laagwater en de fluctuerende vrachtprijzen.
- blokkades van belangrijke delen van de vaarweg door weersomstandigheden en ongevallen.
- Lage kennis van de logistieke keten.

Aan de aanbodkant van de markt zijn er de volgende zwakke punten:

- Er is sprake van overcapaciteit en lage winstmarges.
- De lange levensduur van motoren zorgt voor een hoge luchtvervuiling.
- Vergrijzing op de arbeidsmarkt en weinig instroom van nieuw gekwalificeerd personeel.
- Slechte samenwerking met en integratie in de deur-tot-deur transportkettingen.

Om vooruit te kijken naar 2020 en 2040 zijn de onderzoekers uitgegaan van het huidige beleid van de Europese unie en de individuele lidstaten. De verwachting is dat de vervoersprestatie in tonkilometer gaat stijgen met maximaal 23% in 2020 en voor 2040 met 80%. Het containervervoer springt eruit met een stijging van ruim 400%. Ondanks dat de vervoersprestatie fors stijgt is het niet uitgesloten dat het dalende marktaandeel ten opzichte van weg en spoorvervoer zich doorzet.

Uit de analyses en onderzoeken concluderen de opstellers van dit rapport dat er veranderingen nodig zijn in het Europese beleid om de doelen van het witboek transport te halen. Het beleidsadvies van de opstellers bestaat uit drie beleidspakketten.

Beleidspakket gericht op het vergroten van het marktaandeel en in het bijzonder uitbreiding van multimodaal transport.

Een beleidspakket om de impact van ongevallen, luchtvervuiling en klimaatverandering op binnenvaartvervoer te reduceren.

Voor het verbeteren van de marktcondities in de binnenvaartsector is een derde beleidspakket opgesteld.

Om het marktaandeel te vergroten is het, buiten het huidige beleid om het imago van de binnenvaart te verbeteren, gewenst dat er beleid komt die invloed heeft op de kwaliteit en prijs van vervoer. Een beleid dat dicht bij de markt ligt. Als effectief beleid wordt gezien:

- Het wegnemen van knelpunten en missende connecties in de infrastructuur in de vaarwegen door het analyseren van de kosten-baten verhouding voor onderhoud en uitbreiding van de vaarwegen.
 - Ontwikkelen van een netwerk met binnenhavens en overslaglocaties met aansluitingen op andere modaliteiten. Regionale overheden dienen hier ook rekening mee te houden bij beslissingen die ze maken.
 - Het steunen van de verdere ontwikkeling van River Information Services. De huidige ontwikkeling van RIS is voornamelijk gericht op verkeersveiligheid. De volgende stap is om RIS te integreren in de logistieke keten, het versterken van informatie uitwisseling en uitbreiding van marktobservaties en Europese scheepsregisters.
 - Het geven van neutraal advies aan potentiële klanten van de binnenvaart. Door een Europees netwerk van logistieke adviseurs op te zetten kunnen nieuwe markten en vervoersstromen ontwikkeld worden voor de binnenvaart.
 - Het geven van actieve steun aan samenwerking binnen de sector en met andere modaliteiten.
- Dit voorkomt dat het grote aantal kleine binnenvaartondernemingen een negatief effect heeft op de efficiëntie van het binnenvaartvervoer en de deur tot deur logistiek.

Gelinkt aan het vergroten van het marktaandeel is het beleid dat betrekking heeft op het reduceren van de impact van ongevallen, luchtvervuiling en klimaatverandering. Op deze zogeheten externe kosten doet de binnenvaart het aanmerkelijk beter dan het wegvervoer en spoor. Om deze voorsprong te behouden is een ambitieuzer Europees beleid nodig. De lange levensduur van motoren en schepen hebben een negatief effect op de ontwikkeling van nieuwe technologieën en de innovatiecyclus Omdat de markt van nieuwe motoren zo klein is, het gaat om 200 nieuwe motoren per jaar, is het nodig om technologieën te

ontwikkelen voor bestaande motoren en schepen. Voor een ambitieus beleid moeten er emissiestandaards ontwikkeld en ingevoerd worden in de fase 4 en verder, die ook passen bij andere standaards zoals die in de Verenigde Staten. De hoge investeringsdrempel voor scheepseigenaren kan met fondsen en toegang tot kapitaal verlaagd worden. Om het vervuiler betaald principe verder door te voeren zullen op Europees niveau incentives als milieuzones, emissiebelastingen en verschillende haventarieven overwogen moeten worden.

In het algemeen kan het brandstofverbruik teruggebracht worden door cursussen en trainingen te stimuleren op het gebied van brandstofbesparend varen.

Ter ondersteuning van de vorige twee beleidspakketten is het derde en laatste pakket gericht op het verbeteren van de marktcondities voor de binnenvaartsector.

Verdeeld over terreinen zijn de volgende beleidsmaatregelen hieromtrent nodig. Voor de markt is het verbeteren van de algemene kennis over de binnenvaart en versterken van de informatie uitwisseling gewenst.

De Europese Commissie moet voorkomen dat overcapaciteit een ontwrichtende werking heeft op de markt.

Voor onderzoeken naar innovatie en modernisering van de vloot is actieve steun vereist. Deze steun is ook nodig om het inzamelnetwerk van scheepsafval verder te ontwikkelen en uit te breiden.

Om het tekort aan gekwalificeerd personeel op de arbeidsmarkt aan te pakken dienen oplossingen die aangedragen worden steun te krijgen van de Commissie. Opleidingen en trainingen moeten geharmoniseerd worden en meer focussen op veiligheid en logistiek.

Voor het verbeteren en verhogen van de efficiëntie van de infrastructuur moet een discussie voorbereid worden over de internationalisering van externe kosten en de verdeling van die kosten over de verschillende functies van vaarwegen. De mogelijke impact van klimaatverandering valt binnen het kader van deze discussie.

Daarnaast is voor het verbeteren van water management en vaarwegonderhoud Europese steun en coördinatie nodig.

Als laatste wordt het geharmoniseerd invoeren van River Information Services genoemd als belangrijk punt om in de toekomst een significante bijdrage te leveren op alle terreinen van de binnenvaart.

Om deze beleidspakketten in de komende jaren tot 2020 tot uitvoer te brengen is het de Europese Commissie aan te bevelen samen te werken met Alle rivier commissies, overheden van de lidstaten en organisaties aan beide kanten van de markt.



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

AANMELDINGSFORMULIER

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.

JA NEE

Reeds ontvangen:

VLAG STATUTEN BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats:

Datum:

Handtekening:

.....

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel: +31104148585 * Mobiel: +31653190459 * Fax: +31847170703
E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl
www.algemeeneschippersvereniging.nl



ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

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

STATUTEN (<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/download.htm>)

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 omtrent 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.

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam

Tel: +31104148585 * Mobiel: +31653190459 * Fax: +31847170703

E-mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>