



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief augustus 2011

Uitnodiging Ledenvergadering  
Agenda vergadering 24 september 2011  
Verslag Ledenvergadering 19 maart 2011  
Dubbelplaten  
Het Witboek Vervoer  
INLANAV  
Klacht Destiny  
Laad en lostijdenbesluit 2011  
Nadere uitwerking laad en lostijdenbesluit 2011  
Problematiek Noord Holland  
Reactie vanuit Antwerpen  
Spitsenvaart in Nood  
Vincita  
Stabiliteit  
Aanmeldingsformulier

**24 September 2011 LEDENVERGADERING**

## UITNODIGING

Voor een openbare

# Najaarsvergadering

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging  
nodigt u hierbij uit voor de najaarsvergadering op  
**zaterdag 24 september 2011**  
in appartementencomplex " Harmonie"  
Gaesbeekstraat 11, Rotterdam  
Aanvang : 13.00 uur (zaal open 12.30 uur)

In vergadering komen onder andere de volgende aandachtspunten aan bod:  
Transitiecomitte  
Laad en lostijdenbesluit  
Witboek  
Walstroom

Het ASV-parool: "schippers voor schippers", houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen,  
maar het ook uitvoeren. Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken.  
Hierbij roept de ASV iedereen op mee te werken aan zijn eigen belang. Meedenken en meedoen is  
noodzakelijk. Dus kom op de vergadering en praat mee.

Tot op de najaarsvergadering!!

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de  
Algemeene Schippers Vereeniging

## Agenda

1. Opening en rede door de voorzitter.
2. Goedkeuring agenda.
3. Goedkeuring verslag van 19 maart 2011
4. Mededelingen
5. Transitiecommissie
6. Laad en lostijden besluit
7. Witboek
8. Frankrijk perikelen
9. Wat verder ter tafel komt
10. Rondvraag
11. Sluiting

Wij wijzen u erop dat, conform de afspraak in eerdere vergaderingen, tijdens de vergadering alleen de rede wordt voorgelezen. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk de andere stukken vast zelf door te nemen en eventuele vragen en opmerkingen te noteren, neem de Nieuwsbrief mee naar de vergadering.

Mocht u onverhoopt verhinderd zijn om naar de vergadering te komen, dan horen wij toch graag uw mening over onderwerpen die ter sprake komen. Schroom niet uw mening kenbaar te maken bij voorkeur per e-mail naar een van de bestuursleden. Maar per telefoon, geschreven brief of fax mag natuurlijk ook.

## Verslag ledenvergadering 19 maart 2011

Om 13.00 opent de voorzitter, Willem Stam de vergadering. Paul van Eeuwijk is afwezig. Margien Schouten maakt geen deel meer uit van het bestuur. Van de denktank is afwezig Jos Evens, hij zit in Zuid Frankrijk. Mathe Broeken heeft bedankt als lid van de denktank.

De voorzitter gaat verder met de rede.

Als mededeling, er is geen Jaarverslag gemaakt dit jaar. Enkele leden vinden het wel belangrijk dat er een Jaarverslag wordt gemaakt. Het is een overzicht van wat de ASV het afgelopen jaar heeft gedaan. Paul Markusse zegt dat hij wel onderwerpen voor het volgende jaarverslag wil verzamelen zodat daar een verslag van gemaakt kan worden. Jannes Ooms vraagt zich af voor wie zijn we bezig, er zijn geen mensen die willen komen naar de ledenvergadering heeft het nog zin. Bouke Veldman zegt wat kan je nog doen als je iets meer aan de inkomenskant kan doen, alleen zeggen dat de binnenvaart niet zonder regulering kan. De andere bonden denken alleen aan vervoer niet aan de schipper. Ger Veuger zegt dat je tijdens de crisis kleur moet bekennen, maar er is niets gebeurd er zijn geen leden bij gekomen.

Financieel verslag.

Het afgelopen jaar hebben we zonder verlies kunnen afsluiten. Nu we uit de ESO zijn scheelt dat een grote kostenpost. P.M zegt dat er misschien nog een rekening komt van de ESO. Suniva Fluitsma zegt dat de ASV al in een vroeg stadium heeft aangegeven dat als de veranderingen die men aangeeft doorgezet worden de ASV uit de ESO zou stappen, dat is ook genotuleerd. Na een paar kleine vraagjes over de begroting is het de leden duidelijk en gaat men akkoord met de begroting. B.V en Leen de Waal hebben de boeken gecontroleerd en alles goed bevonden.

De voorzitter W.S wil graag nog even de heren Fricke en de Waal in het zonnetje zetten voor het werk wat deze heren in vele jaren voor de ASV hebben gedaan. Ze hebben beide vele jaren in het bestuur gezeten en zijn na hun bestuursfunctie ook al weer vele jaren commissaris. Een bloemetje voor beide heren.

ESO

W.S de ESO is een vereniging waar vele jaren ASV bestuursleden met soms opgestroopte mouwen de gedachtegoed van de ASV probeerden over te brengen. De laatste jaren veel bij de ESO geweest maar niet het idee dat er veel bereikt is. Alleen een brief naar de CCR tegen de overgangsregels is na veel aandringen van de ASV verstuurd. S.F sinds Veltman de voorzitter is van de ESO is er steeds geprobeerd om de macht bij enkele personen neer te leggen. Minder vergaderen, minder personen tijdens het vergaderen, van alle landen maar 1 persoon. De ASV is hier altijd tegen geweest. In de voorlaatste vergadering stond in de notulen dat een meerderheid tegen was maar men gaat gewoon door. Tijdens de Nieuwjaarreceptie was de ASV aanwezig met een grote delegatie om een brief voor te lezen dat we het er niet mee eens waren en hebben een motie tegen het betuur ingediend. Niemand reageerde dus de ASV was uit de ESO. Aan de ene kant mis je misschien nu informatie maar aan de andere kant het kom ook niet anders, hier kunnen wij niet mee akkoord gaan. Er zijn nu bijna geen schippers meer bij de ESO. Voor L de W wordt het een rare situatie omdat hij ook penningmeester is van de ESO. L de W zegt dat hij in zijn laatste termijn zit als penningmeester en het nog even afwacht wat er gaat gebeuren. Ton Ramsteijn vind dat niet kan en dat je de ASV afvalt als L de W blijft. L.de W zegt, ik zit in mijn laatste termijn en dan is het afgelopen. P.M vraagt zich af of we nog antwoord krijgen op onze brief van de opzegging. S.F. het stond wel op de agenda. De resultaten van de afgelopen jaren bij de ESO waren nihil. De CCR eisen was ook wel zonder ons op de agenda gekomen, wij hebben het publiekelijk gemaakt en de leden hebben hun bonden onder druk gezet en daarom hebben ze in de ESO een brief gestuurd naar de CCR tegen de CCR eisen. G.V. zegt in de standpunten waar de ASV een afwijkende mening heeft hebben we nooit iets bereikt. S.F zegt dat we als ASV actiever moeten zijn om via internet stukken van bijv. de CCR te krijgen Piet Buining vraagt zich af wat de ASV gaat doen als de ESO toch met een contributierekening komt. S.F leest nogmaals de brief voor die de ASV heeft gestuurd naar de ESO waarin staat dat we vorig zomer al hebben aangegeven dat we uit de ESO wilden stappen.

PAUZE

## CCR

S.F is in oktober naar de CCR vergadering geweest in Straatsburg. Eerst nog hoopvol gestemd maar in Straatsburg gebeurde niet veel, verschillende bonden steunden ons maar de CCR gaf niet toe. De Nederlandse CCR is geschrokken van de situatie en daar is men er nu ook van overtuigd dat dit zo niet gaat. Er zijn 3 vergaderingen geweest waar ook de ASV bij was uitgenodigd. G.V en B.V zijn naar deze vergaderingen geweest. G.V doet verslag, de vraag is gaat het over veiligheid of over regelgeving. Het antwoord was dat het over veiligheid moet gaan. Het gaat ver 140 punten en men wil wel praten over verlichten op een aantal punten maar niet over afschaffen van de punten. Er zijn tijdens de eerste vergadering 17 punten behandeld van de 140 dus dat is maar een klein gedeelte. Nergens in de notulen van de CCR is te vinden waarom de overgangsregeling is afgeschaft. De Nederlandse CCR is wel meer voor de binnenvaart maar staat in Europa alleen. Ook de scheepsverzekeringen zijn niet blij met de situatie men word gek van de hoeveelheid aan regelgeving.

## WBR.

Een projectontwikkelaar wil in de toekomst drijvende woningen in de Maashaven gaan neer leggen. Het havenbedrijf heeft gezegd dat de Maashaven tot zeker 2020 bestemd is voor de binnenvaart, maar het beleid hierover word gemaakt in het stadhuis. De CBRB wil dat de Maashaven ook na 2020 voor de binnenvaart behouden blijft. Er is een tekort aan kegelplaatsen mede omdat containerschepen met een kegel ook ligplaats moeten hebben daarom zullen er meer kegelplaatsen komen. De snelheidsbeperking blijft een probleem men wil er niet over praten omdat men bang is dat de aanleg van de Maasvlakte 2 in gevaar komt als de snelheidsbeperkingen niet zullen doorgaan. De WBR delegatie vind dat er niet meer word vergaderd, het havenbedrijf doet alleen maar mededelingen en er word niet meer overlegd. Het WBR wil door met overleggen met het havenbedrijf en geen 3 partijenoverleg zoals het havenbedrijf wil met CBRB, KB en Schuttevaer.

## WBA.

Ook in Amsterdam wordt er meer medegedeeld dan dat er wordt vergaderd. Er waren weinig klachten tijdens het afgelopen Sail en het parkeren blijft een groot probleem. Nerine zegt dat men in IJmuiden de binnenvaart niet als watergebonden bedrijfstak zien, wat wel een hele rare uitspraak is. in april komen er stremmingen bij het afzinken van de Coentunnel. Er zijn nieuwe palen gekomen bij Durgerdam.

## Crisis.

Er is een tendens dat er meer werk is maar de vrachtprijzen stijgen nog niet erg zeker niet bij de grote schepen. Soms stijgen de tarieven even om daarna weer snel te dalen naar het oude niveau. Het spel van vraag en aanbod werkt niet en zal ook nooit gaan werken voor de schipper. Bij Kantoor Binnenvaart heeft men het over een 2 daagse cursus "ondernemen in de binnenvaart" alsof de echte ondernemer niet weet hoe de markt werkt.

## Bemanningsvoorschriften.

De ASV heeft een klacht ingediend namens de Delta over het optreden van de politie op de Westerschelde. De Delta voer alleen op de Westerschelde, iets wat officieel niet mag ook al heeft de Delta een certificaat om alleen te varen. We hebben een keurige brief terug gekregen. Er is altijd een discussie in de ASV over alleenvaart omdat niet iedereen binnen de ASV voor alleenvaart is. In de jaren tachtig waren alle organisaties, ook de ASV, tegen allenvaart uit sociaal en economisch oogpunt. Maar er is nu een wet dat je alleen mag varen onder bepaalde voorwaarden en ook de economie heeft er voor gezorgd dat je een klein schip niet meer met 2 man kan varen. P.M benadruk nogmaals dat hij tegen alleenvaart is..

## Dode hoek.

Men is bezig met een rare regeling waarover niet is nagedacht. Men mag een dode hoek hebben van 2 keer de lengte van het schip met een maximum van 250 meter en met hulpmiddelen, camera of radar, 5 keer de lengte van het schip. Voor een spits betekend dat 80 meter dode hoek, dat is veel te weinig, een spits heeft een lage stuurhut dit omdat de bruggen in Frankrijk heel laag zijn. De ASV heeft bezwaar gemaakt tegen deze regeling.

De voorzitter Willem Stam sluit de vergadering om 17.10, bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en wenst iedereen een goede reis naar huis.

## Dubbelplaten. Waar, wanneer en hoe

Naar aanleiding van het onderstaande voorstel van de Franse delegatie is er een ontmoeting geweest met de opsteller om meer duidelijkheid te krijgen en om de bezwaren van het Nederlandse bedrijfsleven nog eens uiteen te zetten.

Aan het gesprek (In Antwerpen) namen deel : Dhr Broere (Franse delegatie), Korvink (IVW), Bouke Veltman (Schipperen vereniging ASV en FONV), Jan Krusinga (Kantoor Binnenvaart), Henk Arntz (NBKB) en Paul van Ommen (BBZ).

De passages die aanleiding waren voor discussie zijn hieronder van commentaar voorzien.

Voorafgaande daaraan eerst een paar inleidende opmerkingen.

Hoe en wanneer dubbelplaten mogen worden aangepast staat tot nu toe omschreven in de nationale Beleidsregel Dubbelplaten. De beleidsregel fungeert als een dwingende instructie en hangt als het ware onder de Binnenscheperwet. De Binnenscheperwet gebruikt alleen hele algemene termen en eist dat reparaties aan schepen 'deugdelijk' worden uitgevoerd. De chartervaart heeft daar al sinds jaar en dag mee te maken en dat werkt prima.

De chartervaart/grote pleziervaartuigen krijgen nu`naast de binnenvaart vrachtvaart ook te maken met de Europese Richtlijn 2006/87 (RL) voor de binnenvaart. In de RL staat een zelfde algemene formulering als in de Binnenscheperwet en er wordt voor een vergelijkbare benadering gekozen om duidelijker te omschrijven hoe er met het dubbelen van schepen omgegaan moet worden.

Die behoefte leefde niet zozeer in Nederland als wel in de ons omringende landen.

Het eerste voorstel kwam van Frankrijk en hield een vrijwel algeheel verbod op het plaatsen van dubbelplaten in. Ook oude platen zouden verwijderd moeten worden. Het bedrijfsleven heeft zich daar tegen verzet en de oppositie gemobiliseerd. Nederland probeerde daarop (tevergeefs) haar Nationale Beleidsregel overgenomen te krijgen.

Na circa drie jaar discussiëren in Brussel ligt er nu een voorstel (zie dus hieronder) dat in de essentie overeenkomt met de nationale beleidsregel, zo denken wij. Dat wil zeggen dat dubbelen toegestaan is in dezelfde zones en volgens dezelfde regels van de kunst. Een belangrijk verschil is dat de minimum dikte van de onderliggende plaat niet meer 85% is van de voorgeschreven (berekende) plaatdikte maar 100%. M.a.w. stel de afkeurmaat is 4,5mm, bij je laatste keuring zit je op 4,6mm dan mag je nog dubbelen op de toegestane zones. Als echter blijkt dat bij de volgende keuring de dikte nog maar 4,4mm is dan mag je niet meer dubbelen, maar moet je vernieuwen.

Voor een waarde onder de 100% norm lijkt geen steun te zijn in Brussel.

Om de overgang van de oude naar de nieuwe norm mogelijk te maken zullen de Franse en Nederlandse delegatie een overgangsregeling voorstellen die er op neer komt dat pas bij de eerste certificaatverlenging de nieuwe norm van kracht wordt. Zoals ik het begrepen heb betekent dit : stel je certificaat is nu geldig tot 2015, dan wordt bij die keuring uitgelegd/geadviseerd wat te doen en zou je pas in 2020/2022 vallen onder de nieuwe eisen. Voor de grote pleziervaart die officieel pas 01-01-2018 certificaatplichtig is (althans in Nederland) zou je in theorie als je in december 2017 je certificaat krijgt, je pas in 2031 onder de nieuwe beleidsregel vallen of zoveel eerder als je, je certificaat aanvraagt.

***Uiteraard is het nog maar de vraag hoe het definitieve voorstel er uit komt te zien en hoe de andere lidstaten in de JWG het zien.***

Nog steeds van kracht blijft de passage uit (RL) art 3.02 punt 1c : *Indien de werkelijke waarden lager zijn dan de berekende waarden, moeten de desbetreffende platen worden vervangen of gerepareerd. Plaatselijke kleine, dunnere plekken kunnen worden toegestaan tot een afwijking van ten hoogste 10 % van de minimumdikte.*

## Het Witboek Vervoer.

Dinsdag 5 juli jongstleden is het witboek vervoer besproken op een IenM Europa Forum.

De hoofdspreker hierbij was de heer Sandro Santamato.

De heer Sandro Santamato, van Italiaanse afkomst, is het hoofd van de afdeling economische analyses, impact assessment en evaluatie binnen de transport commissie (DG MOVE). Hij hield een inleiding over de bedoeling van het Witboek Vervoer waarbij sterk ingezet wordt op het beperken van de milieutechnische schade die vervoer aanricht. Een van de specifieke aandachtspunten daarbij is de werking van biofuels.

Zowel het witboek zelf als deze presentatie zijn geheel in het Engels

### Achtergrond in de ontwikkeling van het beleid met betrekking tot het Witboek Vervoer

In de laatste 2 decennia is het Europese beleid wat transport betreft gericht geweest op periodieke assessments en een strategie om te nationaal beleid te beïnvloeden via Witboeken. Dat heeft opgeleverd dat men gezamenlijk is gaan oriënteren waar men met vervoer naar toe wil.

In 1992 heeft de Commissie een Witboek gepubliceerd over het gangbare transportbeleid waarbij de aandacht vooral uitging naar het openen van de markt.

Bijna 10 jaar later zag men in het Witboek Vervoer van 2001 een tendens waarin men zich meer richtte op het zorgdragen voor een duurzamer vervoersbeleid bij een groeiende vervoerssector. Dit wilde men bereiken door een meer gebalanceerd gebruik van de diverse transportmodaliteiten. Echter het vorige Witboek (2001) blonk uit in vage positieve termen waar nauwelijks een doelstelling in te ontdekken was.

### Het nieuwste Witboek

Nu, bij het meest recente Witboek Vervoer, is er een meer specifieke uitwerking van de uitdagingen waar vervoer mee geconfronteerd wordt in de toekomst, gebaseerd op beleidsontwikkelingen vanuit het recente verleden en vanwege de huidige trends.

Er wordt een lange-termijn strategie neergelegd waarbij er doelen worden gesteld die rond 2050 gehaald moeten zijn.

Het Witboek Vervoer met de ondertitel *Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem* wordt ook wel aangeduid als *Vervoer 2050*. Het bevat een algemene kijk op de ontwikkelingen in de Europese Unie op het gebied van vervoer, op de toekomstige uitdagingen en de initiatieven voor de periode tot aan 2020 passend binnen een toekomstperspectief dat zich richt op het jaar 2050. Het Witboek gaat vergezeld van een werkdocument met een nadere uitwerking en van een effectbeoordeling.

### Samenhang

Het Witboek vormt een uitwerking van de Europa 2020-strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei, die de Europese Raad in juni 2010 vaststelde. In deze strategie is het Witboek verbonden aan een aantal andere mededelingen onder het kerninitiatief *Doelmatig Gebruik van Hulpbronnen*. Bijbehorende kwantitatieve doelstellingen zijn 20% reductie van CO<sub>2</sub>-emissies, 20% duurzame energie en 20% energiebesparing, dit alles in 2020. Onder dit kerninitiatief bracht de Commissie in maart 2011 de *Routekaart voor een Concurrerend Koolstofarm Europa in 2050* en het *Energie Efficiency Plan 2011* uit. De eerste beschrijft mogelijkheden om in 2050 te voldoen aan de EU-doelstelling om CO<sub>2</sub>-emissies met 80-95% terug te brengen in vergelijking met 1990, en vormt het raamwerk voor de klimaatambities en acties in de verschillende sectoren. Het tweede bevat een pakket maatregelen om te voldoen aan de (niet-bindende) doelstelling voor energie efficiency, dat niet diep ingaat op de vervoersector. Het Witboek sluit voor het Europese vervoersbeleid aan op de Routekaart en vormt een aanvulling op het *Energie Efficiency Plan*. Het Witboek heeft geen directe gevolgen voor lopende dossiers op de Europese transportagenda, zoals de herziening van het beleid voor *trans-Europese vervoersnetwerken* (TEN-T) en het *Eurovignet*, maar geeft ze wel een plaats in een lange termijn beeld. Evenmin neemt het Witboek een voorschot op (andere) voorstellen die later dit jaar mogen worden verwacht voor het *Meerjarig Financieel Kader*, de nieuwe meerjarenbegroting van de EU.

### **Leidraad naar een eenduidig Europese Transport zone.**

### **Op weg naar een concurrerende en brandstof besparend transport systeem**



## Doelstellingen

De Commissie stelt dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken: de prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet, ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën, vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en vervoersplanning is onvoldoende afgestemd. Dit maakt volgens de Commissie een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU. Het Witboek Vervoer beschrijft een brede strategie voor de totstandkoming van een concurrerend vervoerssysteem, met het doel om de mobiliteit te vergroten, hinderpalen op belangrijke domeinen uit de weg te ruimen en een stimulans te vormen voor groei en werkgelegenheid. Vervoer 2050 is een stappenplan naar een interne Europese vervoersruimte, waarin de concurrentie wordt bevorderd, en naar een volledig geïntegreerd vervoersnetwerk dat de verschillende vervoerswijzen met elkaar verbindt. Hiervoor is volgens de analyses van de Commissie een verregaande verschuiving in de vervoerspatronen voor passagiers en goederen nodig.

Tegelijk is het Witboek gericht op een aanmerkelijke afname van Europa's afhankelijkheid van ingevoerde olie en een vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies met minimaal 60% in 2050. Dit kan volgens de Commissie indien onder meer de volgende subdoelen zijn bereikt:

Geen auto's op conventionele brandstoffen meer in steden;

40% duurzame koolstofarme brandstoffen in de luchtvaart en een vermindering van de emissies van de scheepvaart met minstens 40%;

Een verschuiving van 50% van het middellange passagiers- en goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water.

De Europese commissie heeft een leidraad van 40 concrete initiatieven voor het volgende decennium aanvaard. Hiermee wil men een concurrerend transportsysteem ontwikkelen bij een toenemende mobiliteit. Men wil de belangrijkste obstakels wegnemen op plekken waar dat noodzakelijk is bij een groeiende brandstofbehoefte en banengroei.

Tegelijkertijd moeten de voorstellen leiden tot een dramatische afname van de Europese afhankelijkheid van geïmporteerde olie en moet de CO<sub>2</sub> emissie door transport met 60% afgenomen zijn in 2050.

In 2050 zullen de belangrijkste doelen zijn:

- Geen auto's meer in de steden die door conventionele brandstof voortbewogen worden.
- 40% gebruik van duurzame brandstoffen met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot bij de luchtvaart,
- minstens 40% afname van de emissies bij de scheepvaart (maar welke? red) .
- 50% van het vervoer van vracht of personen over middellange afstand moet verschuiven van de weg naar spoor of waterweg. Dit zal stapsgewijs gebeuren: in 2030 zal het om 30% gaan, in 2050 om 50%
- Dit zal allemaal leiden tot een reductie van 60% van de transport emissies rond het midden van deze eeuw.

## Strategie

Om een en ander te verwezenlijken, is een pakket van veertig concrete initiatieven voor het volgende decennium opgenomen. Bij de samenstelling van dit pakket heeft de Commissie de effecten van drie beleidsopties beoordeeld. De opties verschillen vooral in de dominante strategie om de 60% CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken: uitsluitend inzetten op stimulering van innovatie en invoering van strenge emissie-eisen, inzetten op prijsprikkels en marktmechanismen – of een mengvorm hiervan. Hoewel de kosten van de eerste optie relatief het laagst zijn verwerpt de Commissie deze omdat deze minder doeltreffend is, de minste bijkomende voordelen oplevert en te gevoelig is voor trage technologieontwikkeling. Het pakket van initiatieven is vooral gebaseerd op de derde optie (de mengvorm), met de aantekening dat bij trage technologieontwikkeling altijd nog “opgeschakeld” kan worden naar meer prijsprikkels.

## INLANAV

België heeft een aantal binnenvaartondersteunende maatregelen. 1 daarvan is INLANAV  
Onderstaande vinden we op de site van NV de Scheepvaart: INLANAV ondersteunt het transport via kleine waterwegen. Profiteer van dit unieke proefproject!

Beschik of kan je beschikken over een koppelverband van Kempenaars of over een combinatie van een Kempenaar met een duwbak? Dan biedt INLANAV je een unieke kans om meer goederen en nieuwe goederensoorten te vervoeren en zo je bedrijfszekerheid te verhogen.

Hoe?

Door je kandidaat te stellen voor proefvaarten met pallets of 'big bags' op kleine waterwegen in Nederland, Vlaanderen of Frankrijk. Je stelt jouw koppelverband minstens drie maanden ter beschikking. Tijdens die periode behoren de inkomsten uit deze proefvaarten je uiteraard toe. Voor het bouwen en installeren van de nodige kraan kan je genieten van een belangrijke financiële tussenkomst. Na de proefvaart beschik je als eerste over dit uniek binnenvaartconcept!

Geïnteresseerd?

Raadpleeg het document 'kandidaatstelling voor het ter beschikking stellen van een koppelverband' (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:367208-2010:TEXT:EN:HTML>). Neem ook eens een kijkje op <http://www.inlanav.eu/>

Voor alle informatie kan je terecht bij:

Projectmanager Willy Robijns, tel. +32 3 860 62 72, [willy.robijns@wenz.be](mailto:willy.robijns@wenz.be) of  
mevr. Joke Sips, tel. +32 3 860 63 12, [joke.sips@wenz.be](mailto:joke.sips@wenz.be)

Wanneer?

Je kan je kandidaat stellen tot uiterlijk 24 juni 2011 om 17 uur. De proefvaarten zijn gepland vanaf midden 2011.

Hierop schreef Jos Evens, ons allen welbekend de volgende brief:

Geachte mevrouw, mijnheer,

Na een tip uit het blad van Promotie Binnenvaart eens op de website van NV. "De Scheepvaart" gezocht naar Inlanav.

Ik ben eigenaar van een alleen varende spits, en wat mij verbaast is, dat het project het alleen heeft over gekoppelde kempenaars. Men zou al kunnen doordenken naar gekoppelde spitsen, waarvan er legio zijn. Maar alleen varende schepen blijven helemaal uit beeld. Dit stoort mij zeer.

Ik snap wel, dat de haalbaarheid van dit soort pilot-projecten wordt bevorderd door de vervoerde tonnage per eenheid. Het vaargebied van alleen varende (kleine) schepen is echter, zeker internationaal gezien, vele malen groter dan die voor gekoppelde schepen, terwijl alleen varende schepen veel minder aanpassingen nodig hebben dan gekoppelde schepen, indien men die losgekoppeld voor sluispassages e.d. wil kunnen laten varen. Verder: hoe kleiner het schip, hoe meer dit schip in concurrentie werkt met de vrachtauto, en hoe groter zijn mogelijkheden, vervoer van de weg naar het water over te hevelen.

Vervoer van kleinere partijen naar en van Duitsland en de zuidelijke helft van Frankrijk zit al voor het overgrote deel in de vrachtwagen, of wordt gegroepeerd vervoerd door grote binnenvaartschepen of cargo-liners en vervolgens via de weg vanaf de aan groot vaarwater gelegen havens of kust-havens gedistribueerd.

Ik ben al jarenlang medewerker van de Nederlandse Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, die, voor de liberalisatie, tussenkomst bood in het Noord-Zuid vervoer per schip, maar ook nu nog functioneert, met name voor het vervoer naar kleine bestemmingen.

Ik stel vast, dat wij in de 90-er jaren een bestemmingslijst naar Frankrijk hadden met, ruw geschat, 800 losplekken aan klein vaarwater.

Als ik er nu nog 50 kan bedenken, houdt het op. Natuurlijk zijn er kleinere bedrijven gesloten, maar er ontstaan ook nieuwe. Kleine afnemers krijgen door grote producenten of importeurs "incoterms" door

de strot geduwd, waardoor ze hun eigen aanvoer niet meer mogen organiseren, op straffe van het niet meer krijgen van grondstoffen.

Dit heeft tot gevolg, dat het ladingaanbod voor kleine schepen steeds meer beperkt wordt tot enkele grote ladingstromen, die dan ook de meeste beschikbare scheepsruimte opsloopt, waarmee we in een vicieuze cirkel terechtkomen. De aandacht van bevrachters (bv. Overmeer) en aamenwerkingsverbanden (bv. ELV) voor kleine afnemers verslapt en wanneer kleine afnemers de weg naar de binnenvaart nog weten te vinden (vroeger was een telefoontje naar een DRB- of beurskantoor voldoende) is er geen schip te krijgen, of alleen onder C.I.F.-condities, waarbij de afnemer de aanvoer uit handen moeten geven en een all-in tarief moet betalen, zonder onderhandelingsmogelijkheid over de werkelijke kosten van de gekochte goederen.

Projecten, waarbij pallet- of bigbag-vervoer ook via alleenvarende kleine schepen naar kleine bestemmingen vervoerd zouden kunnen worden, zouden dus voor zowel de vervoerders als de klant, maar ook voor de project-organisatie belangrijk positief zijn, omdat de penetratiegraad veel hoger is, de beschikbaarheid van bestaande schepen veel groter, en daarmee de bekendheid van deze mogelijkheid van vervoer bij de klant veel meer spreiding krijgt.

Daarnaast, hetgeen ook zeer belangrijk is, kan er de afbraak van het nog bestaande kleine schepen arsenaal mee voorkomen worden en leidt het tot een intensiever gebruik van kleine vaarwegen, waardoor deze bij de vaarwegbeheerders, cq. overheden hun nut aantonen en tot beter onderhoud en verbetering een aanzet kunnen geven om het bestaan en functioneren ervan voor de toekomst te verzekeren.

In de hoop, hiermee ook de bestaande kleine scheepvaart voor deze projecten in beeld te krijgen, verblijf ik, in afwachting van uw antwoord,

hoogachtend,

Jos Evens,  
m/s "Daevanos",  
Berkelaarsweg 9,  
6101 AV Echt (NL)  
+31 653 707820

Bestuurslid Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid,  
Rotterdam.  
+31 653 596242  
+31 622 701411 (D. Twigt)

# Klacht Destiny

aan: PARKET VAN DE PROCUREUR DES KONINGS  
bank van de Post NV  
Anspachlaan 1/24  
1000 Brussel  
België

Rotterdam, 22 juni 2011

Betreft : klacht betreffende politieoptreden van de bemanning van  
patrouillevaartuig SPN 04 dd. 25-09-2010  
Onderwerp: weerhouding schip

Mijne Dames en Heren,

Het bestuur van de Algemeene Schippersvereniging (ASV) is door een van onze leden op het volgende attent gemaakt.

De heer .....varende met zijn partner mevrouw ..... op motorspits ....., heeft op 25 september 2010 rond 14.00 uur opvarenden van patrouillevaartuig SPN 04 aan boord gekregen. De hierboven genoemde opvarenden van deze patrouilleboot hebben het schip, de broodwinning van deze ondernemer stilgelegd, of zoals omschreven in het proces-verbaal weerhouden, vanwege het feit dat het schip onderbemand zou zijn. Daarnaast is er vanwege deze overtreding een strafvordering geëist door het parket van de procureur des Konings ter waarde van 250,- EUR. De ASV acht deze maatregelen onevenredig groot met betrekking tot het feit waar deze maatregelen aan ten grondslag liggen zoals verderop nader uitgewerkt.

Volgens het proces-verbaal merkt men slechts één persoon aan boord op die zich in de stuurhut bevindt. Later echter, in hetzelfde proces-verbaal omschrijft men bij de bemanning de aanwezigheid van de partner van de heer ....., mevrouw ..... De agenten van de gerechtelijke politie achtten haar echter als niet zijnde aanwezig aangezien zij 'slechts' de functie van deksman bekleedt. Hoewel er geen sprake was van een onveilige situatie en er dus geen directe aanleiding was om de heer ..... te controleren staan de medewerkers van de Gerechtelijke Politie in hun recht, dat staat niet ter discussie. Echter, de vraag blijft wel of dit nu zo noodzakelijk is dit relatief kleine vergrijp op deze wijze te bestraffen. Daarop ga ik hieronder nader in.

## De rechtsgrond en strafbepaling:

Bij artikel 3 staat genoteerd: "Elk schip waarvan de bemanning niet aan de bepalingen van dit besluit voldoet, kan worden opgehouden tot de samenstelling van de bemanning met de bepaling overeenstemt"

Ik wil u erop wijzen dat er staat **kan**, dat is niet hetzelfde als **zal** (worden opgehouden etc.). Het lijkt ons redelijk dat als er door onderbemanning een gevaarlijke situatie ontstaat men zich gedwongen voelt een schip op te houden.

Maar het lijkt ons in dit geval zeker niet aan de orde, zoals wij middels deze brief trachten aan te tonen.

Het lijkt ons toch dat de dienstdoende patrouilledienst in staat geacht mag worden de (ernst van de) situatie in te schatten.

## Nadere uitleg van de situatie

Tijdens het verhoor blijkt dat de heer ..... totaal verrast is door deze gang van zaken.

De heer ..... gaf in het verhoor aan dat hij er geen idee van had in overtreding te zijn. Dit is ook aannemelijk omdat hij al op deze wijze vaart sedert 2002 (dit is controleerbaar d.m.v. het vaartijdenboek). Er is in al die jaren nooit een probleem hieromtrent opgetreden. Niet wat betreft ongevallen die zich voorgedaan zouden hebben, noch wat betreft controles die geen enkel probleem opleverden in het verleden.

#### Het gevolg is tweeledig:

- Het schip wordt stil gelegd, men mag niet verder varen alvorens er een tweede (erkend) bemanningslid bijkomt
- De heer ..... ontvangt bovendien een penale boete van 250,- vanwege artikel 3 al.1 KB 09.03.07 minimumbemanning.

Dit heeft geresulteerd in de consequentie dat de (naam schip) pas op 27-09-2010 om 05.00 uur over 'voldoende' bemanning beschikte om verder te mogen varen.

#### Een schip stilleggen is een zware maatregel.

- Men zorgt voor inkomstenderving (stilliggen betekent geen geld verdienen)
- Men ontnemt een ondernemer de mogelijkheid zich aan zijn verplichtingen jegens zijn klant te voldoen (waar ook weer sancties op kunnen staan)
- Men jaagt een ondernemer op extra kosten omdat een derde persoon op het schip mee moet varen.

Dit alles realiserende zou er heel wat aan de hand moeten zijn alvorens men besluit tot het stilleggen van een schip. In aantoonbaar gevaarlijke situaties zou dat uiteindelijk een keus kunnen zijn, maar in dit geval kunnen we niet spreken van een gevaarlijke situatie die zich voorgedaan heeft, noch van een gevaarlijke situatie die logischerwijs zou kunnen ontstaan.

Tenslotte waren er 2 mensen aan boord van een schip.

Kortom: Onze klacht betreft de houding van dienstdoende agenten ten opzichte van de heer ..... en zijn partner mevrouw ..... Wij achten de opgelegde sancties disproportioneel in verhouding met het vergrijp. Volgens de letter van de wet was de heer ..... inderdaad in overtreding. Toch willen wij er op wijzen dat er ook een zekere mate van redelijkheid moet zijn in de "strafmaat" die men op zo'n (klein) vergrijp toepast. Een waarschuwing was ons inziens hier meer op zijn plaats geweest.

#### **Waarom schrijven wij u deze brief?**

Wij willen u er op wijzen dat iedere maatregel of de wijze waarop die wordt toegepast die het uitoefenen van het beroep belemmert, het uitsterven van de kleinere scheepstypen zal doen versnellen.

Regels op deze wijze hanteren maakt het voor veel schippers onnodig moeilijk om hun bedrijf te voeren. Wij zouden eerder vragen om clementie in een geval als dit waarbij een aanwezig bemanningslid die (net niet) voldoende gekwalificeerd is en er geen sprake is van een gevaarlijke situatie. Daar zou (voor de politiek verantwoordelijken) ook bij kunnen horen dat men eens genomen beslissingen betreffende bemanningsvoorschriften nog eens tegen het licht houdt om te kijken of het gezien de huidige situatie herziening behoeft.

#### **Wat hebben wij gedaan?**

Wij hebben dit onderwerp al op meerdere plekken aan de orde gesteld, waaronder bij de ESO (de Europese Schippersorganisatie) en zullen dit ook blijven doen. Ook andere Nederlandse bonden hebben er op dit moment aandacht voor.

#### **Hoe verder?**

Wij hopen dat wij op korte termijn antwoord van u kunnen ontvangen over de wijze waarop u met onze vraag omgaat. Wij zullen de brief ook ter beschikking stellen aan de diverse Belgische zusterorganisaties en allen die het betreft.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en kijken uit naar uw antwoord betreffende deze kwestie

Namens het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

Sunniva Fluitsma  
(vice-voorzitter ASV)

# Laad- en lostijdenbesluit Nederland 13-07-2011

## Begrippen:

verwachte tijd van aankomst: door de vervoerder voorziene tijd waarop het schip losgereed zal zijn in de losplaats, welke tijd op werkdagen is om 6.00 uur, om 12.00 uur of om 18.00 uur;

werkdag: andere dag dan zondag of met de zondag gelijkgestelde dag;

werktijd: tijd gedurende welke de vervoerder verplicht is gelegenheid te geven tot laden of lossen.

## Artikel 2

Dit besluit is van toepassing op reisbevrachtingen tot goederenvervoer over de binnenwateren per binnenschip, behoudens voor zover partijen anders overeenkomen.

## Artikel 3

1. Indien een tijdstip is overeengekomen waarop het schip laadgereed dient te zijn in de laadplaats en het schip op dat tijdstip laadgereed is op de laadplek, gaat de laadtijd in op dat tijdstip en geldt de **korte laadtijd**, bedoeld in artikel 6.

2. Bij het ontbreken van een overeengekomen tijdstip als bedoeld in het eerste lid of indien het schip op het in dat lid bedoelde tijdstip niet laadgereed is op de laadplek, is artikel 5 van toepassing.

3. Indien een tijdstip is overeengekomen waarop het schip losgereed dient te zijn in de losplaats en het schip op dat tijdstip losgereed is op de losplek, gaat de lostijd in op dat tijdstip en geldt de **korte lostijd**, bedoeld in artikel 6.

4. Bij het ontbreken van een overeengekomen tijdstip als bedoeld in het derde lid gaat de lostijd in op de verwachte tijd van aankomst en geldt de korte lostijd, indien de vervoerder:

a. zo spoedig mogelijk na de belading de afzender of een door hem daartoe aangewezen persoon bericht over de verwachte tijd van aankomst; en

b. de afzender of de in onderdeel a bedoelde persoon zo spoedig mogelijk bericht van een wijziging van de verwachte tijd van aankomst.

5. Het vierde lid is niet van toepassing, indien de vervoerder niet voldoet aan de in dat lid genoemde onderdelen a en b of indien het schip op de verwachte tijd van aankomst niet losgereed is op de losplek, in welke gevallen artikel 5 van toepassing is.

## Artikel 4

1. Indien eerder dan op de in artikel 3 bedoelde tijdstippen wordt begonnen met laden of lossen, vangt de laadtijd of lostijd aan bij het begin van de belading of lossing.

2. Met laden of lossen in de zin van dit artikel wordt gelijk gesteld het zich op verzoek van de afzender of ontvanger daartoe gereedhouden.

3. Een verwachte tijd van aankomst kan niet meer worden gewijzigd na 12.00 uur op de laatste werkdag, niet zijnde zaterdag, die voorafgaat aan die verwachte tijd van aankomst.

## Artikel 5

1. Meldingen van laad- of losgereedheid als bedoeld in de artikelen 930, eerste lid, onderscheidenlijk 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek kunnen uitsluitend op werkdagen tussen 9.00 uur en 18.00 uur geschieden, met dien verstande dat zij op zaterdagen slechts kunnen worden gedaan, indien de vervoerder op de werkdag voorafgaande aan de zaterdag, voor 17.00 uur heeft aangekondigd het voornemen te hebben bedoelde melding op zaterdag te doen.

2. Onverminderd artikel 931, vijfde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, doen meldingen de lange laadtijd of lostijd ingaan om 6.00 uur op de werkdag die als eerste volgt op de werkdag waarop de melding van laad- of losgereedheid is gedaan.

## Artikel 6

1. De laadtijd respectievelijk de lostijd bedraagt afhankelijk van het gewicht van de te vervoeren onderscheidenlijk de vervoerde goederen:

gewicht in 1000 kg		laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd	laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd
<i>ten minste</i>	<i>kleiner dan</i>	<i>kort</i>		<i>lang</i>	
0	400	27	36	39	48
400	900	30	40	42	52
900	1400	33	44	51	62

gewicht in 1000 kg		laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd	laadtijd in uren werktijd	lostijd in uren werktijd
<i>ten minste</i>	<i>kleiner dan</i>	<i>kort</i>		<i>lang</i>	
1400	2200	36	48	60	72
2200	3300	39	52	63	76
3300	5500	42	56	66	80
5500		45	60	69	84

2. Het gewicht van de te vervoeren goederen wordt bepaald door de vervoerovereenkomst of, indien deze niet voldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen.

3. Het gewicht van de vervoerde goederen wordt bepaald door het vervoerdocument of, indien dit ontbreekt of niet voldoende gegevens bevat, door andere bewijsmiddelen.

### **Artikel 7**

1. De werktijd vangt aan op maandag om 6.00 uur en eindigt op zaterdag om 18.00 uur. Op een met de zondag gelijkgestelde dag eindigt de werktijd op de voorafgaande werkdag om 18.00 uur en vangt aan op de eerstvolgende werkdag om 6.00 uur.

2. Indien de opdrachtgever voorziet dat tijdens de werktijd tussen 22.00 uur en de volgende dag 6.00 uur wordt geladen of gelost, deelt hij dat de vervoerder uiterlijk om 18.00 uur daaraan voorafgaand en desgevraagd schriftelijk mee. Bij ontstentenis van een dergelijke mededeling is de vervoerder voor voornoemde periode vrijgesteld van de verplichting gelegenheid te geven tot laden of lossen, maar blijft die periode wel voor de vergoeding gelden als werktijd.

3. Voor het laden of lossen buiten de werktijd is de uitdrukkelijke toestemming van de vervoerder vereist.

4. Indien buiten de werktijd wordt geladen of gelost, gelden slechts en in afwijking van het eerste lid de gebruikte uren als werktijd, terwijl daarnaast aan de vervoerder een afzonderlijke vergoeding verschuldigd is ten bedrage van twaalf uren overliggeld met betrekking tot elke periode vanaf 6.00 uur tot 18.00 uur en vanaf 18.00 uur tot de volgende dag om 6.00 uur, waarin wordt geladen of gelost, ook al wordt slechts gedurende een gedeelte van die periode geladen of gelost.

5. Met laden of lossen in de zin van dit artikel wordt gelijk gesteld het zich op verzoek van de afzender of ontvanger daartoe gereedhouden.

### **Artikel 8**

1. Voor zover de afzender of ontvanger het schip ophoudt nadat de laadtijd of lostijd is verstreken, telt elk uur als een overliguur en is met betrekking daartoe overliggeld verschuldigd.

2. Het overliggeld bedraagt voor elk overliguur:

a. voor motorschepen: € 6,25 vermeerderd met € 0,019 per m<sup>3</sup> van de verplaatsing;

b. voorleepschepen en duwbakken: 50% van de vergoeding voor motorschepen.

3. Voor de berekening van het overliggeld wordt de verplaatsing rekenkundig afgerond op hele m<sup>3</sup> en het overliggeld per uur op centen.

### **Artikel 9**

Voor de berekening van laadtijd, lostijd en overliggeld telt een aangebroken klokuur als een heel uur.

### **Artikel 10**

1. Indien op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost:

a. geldt artikel 3, eerste lid, voor de eerste laadplaats of laadplek en geldt artikel 3, tweede, derde en vierde lid, voor de eerste losplaats of losplek;

b. geldt de kennisgeving, bedoeld in de artikelen 930, eerste lid, en 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, voor alle betrokken afzenders of ontvangers gezamenlijk; en

c. wordt, onverminderd artikel 932 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, de totale laadtijd of lostijd bepaald overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, eerste lid, op basis van het totaalgewicht van de te vervoeren onderscheidenlijk vervoerde goederen.

2. In de gevallen, bedoeld in dit artikel, wordt het voor elke afzender of ontvanger beschikbare gedeelte van de totale laadtijd of lostijd vastgesteld in de verhouding van het gewicht van de voor hem te vervoeren onderscheidenlijk vervoerde goederen tot het totale gewicht van de desbetreffende goederen.

3. Voor zover een afzender of ontvanger het voor hem beschikbare gedeelte van de laadtijd of lostijd overschrijdt, is hij voor elk uur overschrijding een vergoeding volgens artikel 8 verschuldigd.

4. Indien voor één afzender of ontvanger op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laadtijd, de lostijd of de overligtijd geschorst gedurende het varen naar een volgende laadplaats of losplaats.

5. Indien voor meerdere afzenders of ontvangers op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laadtijd, de lostijd of de overligtijd geschorst gedurende het varen naar een volgende laadplek of losplek respectievelijk laadplaats of losplaats.

6. Een schorsing als bedoeld in het vierde of vijfde lid gaat in aan het einde van het volle klokuur waarin het laden of lossen op de ene plek of plaats is beëindigd en duurt tot het einde van het volle klokuur waarin het tijdstip van aankomst op de volgende plek of plaats valt, ook indien reeds voor het einde van dat uur wordt begonnen met het laden of lossen. Indien het tijdstip van aankomst op de volgende plek of plaats niet valt in de werktijd, bedoeld in artikel 7, eerste lid, eindigt de schorsing in ieder geval om 6.00 uur van de eerstvolgende werkdag na het tijdstip van aankomst.

7. In de gevallen, bedoeld in het vijfde lid:

a. stelt de vervoerder bij aankomst op de ene plek of plaats onverwijld de afzender of ontvanger op de eerstvolgende plek of plaats in kennis van die aankomst.

b. bericht de vervoerder zijn vertrek naar de volgende plek of plaats aan de afzender of ontvanger zo tijdig, dat deze de nodige maatregelen kan treffen. In elk geval bericht de vervoerder niet later dan bij de beëindiging der belading of lossing op de voorafgaande laadplaats of losplaats.

#### **Artikel 11**

Op de termijnen in dit besluit is de Algemene termijnenwet niet van toepassing.

#### **Artikel 12**

Het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991 wordt ingetrokken.

#### **Artikel 13**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en vervalt met ingang van het derde jaar na die datum.

#### **Artikel 14**

Dit besluit wordt aangehaald als: Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 22 juni 2011

Beatrix

De Minister van Veiligheid en Justitie,

I. W. Opstelten



# Nadere uitwerking laad- en lostijdenbesluit

## Artikelsgewijs

### Artikel 1

Het begrip «vervoerder» is ontleend aan artikel 20 van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek: «De overeenkomst van goederenvervoer is de overeenkomst, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij (de afzender) verbindt zaken te vervoeren.»

### Artikel 3

Er worden in dit besluit twee, elkaar uitsluitende regimes onderscheiden:

- a. dat van artikel 3, waarbij de laad- of lostijd direct ingaat en de korte tijden van toepassing zijn;
- b. dat van artikel 5, waarbij een «melddag» en de lange tijden van toepassing zijn.

De introductie van korte lostijden onder voorwaarden is nieuw in vergelijking met het Besluit 1991 en is bedoeld als prikkel voor partijen om op doelmatige (snelle) wijze tot afwikkeling van het laad- en losproces te komen.

Het regime van artikel 3 is niet gebaseerd op het «melden» van het schip, dat van artikel 5 wel. Hierdoor zijn de artikelen 930, eerste lid en 931, vijfde lid en van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek niet van toepassing op het regime van artikel 3, maar wel op dat van artikel 5.

Het regime van artikel 3 geldt onder een tweetal voorwaarden. Deze voorwaarden betreffen het aan de afzender of ontvanger verschaffen van zekerheid over het tijdstip waarop het schip laad- of losgereed zal zijn en het op dat tijdstip ook daadwerkelijk laad- of losgereed zijn. Indien aan deze voorwaarden is voldaan kan de afzender of ontvanger zich hierop prepareren en de belading of lossing op dat tijdstip ter hand nemen. Het ligt dan in de rede de tijd op dat tijdstip te laten ingaan en een korte laad- of lostijd te hanteren. Omdat het proces van lossen iets minder makkelijk te managen is dan het proces van laden, zijn deze twee belegd in afzonderlijke leden (eerste en tweede lid respectievelijk derde, vierde en vijfde lid).

Indien niet aan één of meer van bedoelde voorwaarden wordt voldaan heeft de verzender of ontvanger meer tijd nodig, waartoe artikel 5 strekt.

### Artikel 4

Artikel 4 regelt een aantal bijzondere situaties onder het regime van artikel 3.

Het eerste en tweede lid betreffen het eerder beginnen met de belading of de lossing dan de in artikel 3 bedoelde tijdstippen. Deze leden hebben hetzelfde oogmerk als artikel 931, vijfde lid, eerste zin van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Het derde lid van artikel 4 behoedt de ontvanger voor wijzigingen van de verwachte tijd van aankomst op dusdanig korte termijn dat hij hierop niet meer direct en adequaat kan inspelen.

### Artikel 5

Dit artikel is conform het Besluit 1991 en is van toepassing indien:

- a. geen tijdstip van laad- of losgereed is overeengekomen, of;
- b. het schip niet op het overeengekomen tijdstip of de verwachte tijd van aankomst op de laad- of losgereed is op de laad- of losplek, of;
- c. de procedure van het berichten van de verwachte tijd van aankomst niet is gevolgd.

### Artikel 6

De vermelde laad- en lostijden zijn overgenomen uit het gezamenlijke voorstel van de voornoemde marktorganisaties.

Een vervoerdocument is een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoon, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document. De *vervoerovereenkomst* geeft de verwachte hoeveelheid en het *vervoerdocument* de feitelijk geladen hoeveelheid.

### Artikel 7

In Besluit 1991 werd de dag ingedeeld in vier tijdvakken van ieder zes uur; de tijdvakken in de avond en nacht telden niet mee als laad- of lostijd, tenzij er dan geladen of gelost werd. Dit onderscheid is losgelaten: de laad- en lostijd worden berekend in uren en lopen van maandag 6.00 tot en met zaterdag 18.00 uur ononderbroken door. Hiermee is rekening gehouden bij de bepaling van de laad- en lostijden in artikel 6.

Het derde en het vijfde lid hebben dezelfde strekking als in het Besluit 1991.

Het vierde lid regelt dat uitsluitend de uren die benut zijn voor het laden of lossen (bijvoorbeeld tussen zaterdag 18.00 en maandag 6.00 uur) meetellen in de laadtijd of lostijd.

Het besluit regelt uitsluitend de rechten en verplichtingen tussen vervoerder en afzender en heeft geen betrekking op arbeids- en rusttijden die een werkgever en werknemer in acht moeten nemen.

#### Artikel 8

De vermelde overliggelden zijn overgenomen uit het voorstel van de voornoemde marktorganisaties en zijn in overeenstemming met die in de ons omringende landen.

Een rekenvoorbeeld kan het verschil tussen het Besluit 1991 en het huidige besluit illustreren. Het overliggeld is de opdrachtgever aan de vervoerder verschuldigd. Een schip van 1350 ton vervoert 1242 ton bietenpulppelets van Bad Wimpfen (BRD) naar Wageningen.

Berekening volgens besluit 1991						
Voor deze ladinggrootte gelden 3,5 losdagen.						
Ma	21-11	14:00: het schip meldt zich bij aankomst op de losplek losgereed				
Di	22-11	00:00–24:00 niet gelost	06:00	begin lostijd	1 losdag	
Wo	23-11	00:00–24:00 niet gelost			1 losdag	
Do	24-11	00:00–24:00 niet gelost			1 losdag	
Vr	25-11	14:00–17:00 lossen	12:00	einde lostijd	½ losdag	½ overligdag
Za	26-11	00:00–24:00 niet gelost				1 overligdag
Zo	27-11	00:00–24:00 niet gelost				1 overligdag
Ma	28-11	07:00–19:00 lossen	19:00	einde lossing		1½ overligdag
Totaal:						4 overligdagen

Voor dit schip bedraagt het overliggeld € 440,92 per dag; verschuldigd is dus: 4 x € 400,92 = € 1.603,68.

Berekening volgens besluit 2011 bij dezelfde feitelijke omstandigheden						
In de charter is overeengekomen dat het schip op woensdag 23 november om 6.00 uur losgereed is in Wageningen. Indien dat ook daadwerkelijk het geval is, gaat de lostijd op dat tijdstip in en geldt de korte lostijd: voor deze ladinggrootte is dat 44 uur.						
Ma	21-11	14:00: het schip is losgereed op de losplek (dus vóór het afgesproken tijdstip)				
Di	22-11	00:00–24:00 niet gelost		–		
Wo	23-11	00:00–24:00 niet gelost	06:00	begin lostijd	18 losuren	
Do	24-11	00:00–24:00 niet gelost			24 losuren	
Vr	25-11	14:00–17:00 lossen	02:00	einde lostijd	2 losuren	22 overliguren
Za	26-11	00:00–24:00 niet gelost				24 overliguren
Zo	27-11	00:00–24:00 niet gelost				24 overliguren
Ma	28-11	07:00–19:00 lossen	19:00	einde lossing		19 overliguren
Totaal:						89 overliguren

Voor dit schip bedraagt het overliggeld € 31,90 per uur; verschuldigd is dus: 89 x € 31,90 = € 2.839,10.

#### Artikel 10

De strekking is gelijk aan de overeenkomstige bepaling in het Besluit 1991.

#### Artikel 11

Door de specifieke regeling van termijnen in dit besluit is geen behoefte aan de meer algemene regels van de Algemene termijnenwet.

#### Artikel 13

De looptijd van het besluit is gelimiteerd op twee jaar, hetgeen de sector de gelegenheid biedt zich aan de markt aan te passen.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

I. W. Opstelten

## Problematiek Noord Holland

Onderstaand schrijven is helaas niet geplaatst in de vorige nieuwsbrief. Dit schrijven sluit aan op het schema dat daar wel in geplaatst was waarin u een overzicht vindt van de problematiek van het varen in Noord-Holland.

problematiek Noord-Holland

De provinciale verkiezingen zijn alweer geweest en in de verkiezingsprogramma's schitterde de binnenvaart weer door afwezigheid. Ook zeker in het Noord-Hollandse. En dat terwijl er zoveel aan de hand is.

Als oprissertje zetten wij in de vorige nieuwsbrief het lijstje met opmerkingen en antwoorden. Samenvattend, ook als je de antwoorden leest, kun je de conclusie trekken dat er zo'n versnipperd beleid is dat er geen sprake meer is van beleid. Wat nu als ik een Franse schipper ben? Bij wie kan ik terecht? Je ziet door de bomen het bos niet meer en ieder maakt zijn eigen beleid, gemeente, provincie, Rijkswaterstaat etc.

De meeste zaken zijn niet opgelost sommigen wel, maar dan zijn er weer nieuwe problemen ontstaan.

Het gebrek aan ligplaatsen bijvoorbeeld in Amsterdam. De schippers worden vriendelijk verzocht maar in de IJ-haven te gaan liggen.

Bovendien schijnt het dat waternet het havengeld van buitenlandse schepen niet of weinig int. Dit laatste lijkt ons toch niet de bedoeling. Wij zouden daar graag opheldering over willen hebben. Natuurlijk is het geen beleid maar wij zijn erg benieuwd hoeveel havengeld ze van Franse en bijvoorbeeld Oostblokschepen wel innen.

Dan het liggen in de invaart Noord-Hollands kanaal voor de Willemsluis, vanuit de historie kon je hier altijd in provinciaal water havengeld vrij liggen als binnenvaart. I.v.m. de aanleg van de NZ lijn was aanmeren jaren verboden aan de kant van de Noord-Zuid lijn. Maar aan de overkant (bij de pont) kon je goed liggen aan een groen kantje. Erg handig als je even de stad in wilde. Nu schijnt Amsterdam dit stukje te huren van de provincie en vooral bestemd te hebben voor de rivercruise vaart.

Wij hebben vernomen dat de vereniging Schuttevaer hiermee akkoord is gegaan. Onze vraag is dan ook is dit met Schuttevaer overlegd en wat was de mening van die vereniging.

Kortom wederom vraagt de ASV zich af wat het nut is van het WBA tegenwoordig, gezien de opstelling/reacties van het havenbedrijf in vele zaken die wij aan de orde stellen. We zijn te veel een ja-knikkersclub aan het worden.

Wat gaat er verder nog mis in heel Noord-Holland

Op alle bruggen en sluizen staat dat het seizoen ingaat per 15 april en er dan op alle bruggen en sluizen bezetting is. Als je uren ligt te wachten blijkt dus dat men dat (zonder dat aan te geven) verzet heeft naar 1 juni. Dat betekent dat je overal ligt te wachten omdat het personeel meerdere bruggen en sluizen moet bedienen en bij een beetje drukte met jachtjes (mooi weer) die sluis of brugwachter gewoon niet weg komt van het kunstwerk waar hij is.

Conclusie heel lange wachttijden.

(op weg naar) Middenmeer

Vanaf dit moment moeten we voor de laatste brug voor Middenmeer (je kunt het bedrijf van daaraf zien liggen) de dag ervoor voor 16.00 telefonisch om een brugopening vragen.

Bovendien is dat bij buiten het seizoen bij Medemblik zo dat je dat 24 uur van te voren moet doen.

Klinkt niet zo ingewikkeld maar als je om 16.00 in Schellingwoude liggende aan de reis raakt om te laden in Slootdorp ben je altijd te laat.

Maar ook als je moet lossen in Middenmeer en na het lossen (je weet pas wanneer je kunt gaan varen als je leeg bent) heb je dus bij 2 bruggen een probleem

Medemblik

Bij de sluis moet je telefonisch om een brugopening vragen. buiten het seizoen bij Medemblik, en wel 24 uur (!) van te voren moet doen.

Westfriese sluis:

Is weken gestremd geweest en niemand weet waarom.

Bovendien is de brug volledig aan het doorrotten, de plakken roest vinden we op ons schip terug.

De omval:

Niet alleen dat vastlopen was een probleem de brug ervoor is eigenlijk nog veel gevaarlijker. Door een nieuwe middenpijler is de opening heel smal geworden, maar in die opening ligt ook nog een ponton er blijven dus slechts enkele centimeters over. De pijler is gemaakt van 2 oude palen en daar rust alles op. Fietsers en voetgangers gaan daarover langs. Je kunt je voorstellen wat er gebeurt als wij net zo'n paal aantikken. Het drama is niet te overzien. Voor de schipper niet die een hele brug op zijn schip (stuurhut?) krijgt, maar ook voor de fietser/ voetganger niet die toevallig over de brug gaat.

Wie verzint zoiets?

Al deze punten zijn gestuurd naar de Scheepvaartkrant die in een interview met statenlid (PvdA) gaat kijken wat zijn reactie hierop is. Daarnaast sturen we het op naar de heer de Weerd (Schuttevaer).

We zijn benieuwd

*Nb. Inmiddels hebben wij het interview gelezen in de Scheepvaartkrant. Hierbij zijn alle punten wel zo'n beetje aangehaald die wij genoemd hebben. Ook zijn er wederom vragen gesteld door de heer Massom over deze problematiek. Naar aanleiding daarvan is de ASV betrokken geweest bij een radio- en een TV item over dit onderwerp bij RTV Noord-Holland. Wat de ASV betreft zijn de antwoorden voorspelbaar en niet echt hoopgevend, maar het is in ieder geval goed dat de aandacht op deze zaak gevestigd blijft.*

Namens het ASV bestuur  
Sunniva Fluitsma

## Reactie Antwerpen

Als antwoord op ons schrijven:

Van de afdeling Scheepvaartmanagement van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Geachte Heren,

Het doet ons plezier om uit uw schrijven te vernemen dat uw organisaties als doel hebben de binnenvaart te bevorderen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen deelt uw visie over het belang van de binnenvaart. Momenteel wordt reeds een groot aandeel van de goederen in onze haven door de binnenvaart aan- of afgevoerd. Efficiënt binnenvaartverkeer met een betrouwbare en vlotte goederenaanvoer is een belangrijke factor in het succes van onze haven en voor de verdere uitbouw van de hinterlandverbindingen. Ook de duurzaam en het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart passen binnen de doelstellingen van het GHA. Om dit te bereiken trachten wij de omstandigheden waarin de binnenvaart opereert verregaand te optimaliseren.

In uw schrijven signaleert u 2 knelpunten. Het tekort aan lig/wachtplaatsen is een door ons gekend probleem. De afdeling Infrastructuur werkt continu aan de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. In samenspraak met vertegenwoordigers van de binnenvaartsector wordt gezocht naar oplossingen die veilig en praktisch zijn. Een aantal dossiers zijn momenteel lopende. Ook op rivier, ter hoogte van het complex Boudewijn-Van Cauwelaert, is het GHA vragende partij voor de aanleg van wachtsteigers maar wachten wij op een beslissing van de Vlaamse overheid.

Als 2<sup>o</sup> knelpunt meldt u de voorkeursbehandeling voor schepen uitgerust met AIS. De sluisplanning van het binnenvaartverkeer gebeurde tot voor kort op ad hoc basis, met aanzienlijke wachttijden en een suboptimale dienstverlening aan de sluisen voor de binnenvaart. De invoering van AIS biedt ons de mogelijkheid om de binnenvaart in de haven beter te gaan stroomlijnen en efficiënter in te plannen.

In deze pilootfase krijgen schepen die AIS hebben de mogelijkheid zich 2u voor hun aankomst aan de sluis aan te melden bij de sluis van hun keuze. Schepen zonder AIS melden zich als zij binnen de meldingszone zijn en krijgen zo hun plaats op de beurtlijst. Schepen met AIS die zich na hen melden, krijgen een plaats op de beurtlijst na hen en worden dus niet bevoordeeld.

Eenzijds hopen wij door deze maatregel de veiligheid aan de sluisen te verhogen en de schipper reeds ruim op voorhand te informeren over de sluisplanning. Anderzijds kunnen wij door een vroegere aanmelding, de verwachte verkeersstromen beter inschatten en efficiënter inplannen. Gedurende deze pilootfase wordt er regelmatig geëvalueerd zowel met onze eigen medewerkers als met de vertegenwoordigers van de binnenvaartsector. Deze evaluaties laten toe om de verplichting, die zal ingaan op 1 januari 2012 grondig voor te bereiden.

Het is zeker niet onze bedoeling om louter op basis van een AIS aanmelding een sluisplanning op te stellen. Wel trachten wij de mogelijkheden die AIS ons biedt, aan te wenden om de veiligheid en de dienstverlening aan de binnenvaart te verhogen. Gedurende de pilootfase wordt bekeken of het centraliseren van de aanmeldingen en planning kan leiden tot een efficiëntere benutting van onze sluiscapaciteit. Dergelijke binnenvaartcoördinatie zal uiteraard rekening houden met voor de binnenschipper belangrijke factoren zoals bestemming, stroming, .... Een mogelijke oprichting van een binnenvaartcoördinatie gebeurt eveneens in nauw overleg met vertegenwoordigers van de binnenvaartsector.

In bijlage stuur ik u de brochure van het AIS-pilootproject waarin u alle informatie terugvindt. Desgewenst kunnen wij u hiervan papieren versies bezorgen voor verspreiding onder uw leden.

Indien u nog vragen of opmerkingen heeft, staan wij graag ter uwer beschikking.

Met vriendelijke groeten

afdeling Scheepvaartmanagement van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

# Spitsenvaart in Nood

Rotterdam, 1 aug. 2011

A Monsieur le Ministre délégué aux transports  
S/C de Mr Basnel  
Conseiller aux voies Navigables

Onderwerp : De kritieke situatie van het vervoer over water per spits en de toestand van de « Freycinet »-vaarwegen in Frankrijk.

Geachte heer Minister,

De recente gebeurtenissen met het m/s Vincita vlakbij Epinal in de Vogezen, en de opstelling van de verantwoordelijken van VNF in Nancy, waaruit opnieuw een politiek blijkt, die zeer ten koste van de scheepvaart over de kleine vaarwegen gaat, zijn voor ons aanleiding om u te benaderen met deze brandbrief. « Ons », dat zijn de Nederlandse organisaties « A.S.V. » en de « Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid ». (\*)

Wij gaan ervan uit dat u op de hoogte bent dat de schipper door de VNF gedwongen is zijn reis terug te geven (gederfde inkomsten) waarbij hij 20 dagen, 154 sluizen en 370 km vaarweg later terug is op de plek van waaruit hij vertrok voor deze reis.

De karakteristieken van de vaarwegen van het type « Freycinet » en de schepen van het zelfde type « Freycinet » zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden : De geniale ingenieur Mr. Freycinet heeft in de 19e eeuw een stelsel van vaarwegen ontworpen met gestandaardiseerde afmetingen, waarop de scheepswerven zich hebben gebaseerd bij de bouw van schepen van het type « Freycinet » met maximale afmetingen voor een zo groot mogelijk rendement. Aangezien de laatste spitsen werden gebouwd rond het jaar 1970, varen deze al meer dan 40 jaar rond op dit vaarwegennet en houden zij tijdens werfbeurten voor onderhoud en reparatie (welke steeds regelmatig en met steeds meer kosten noodzakelijk zijn wegens slijtage als gevolg van de aftakeling van de kunstwerken en door aanslibbing) er rekening mee, de oorspronkelijke afmetingen niet te overschrijden.

De oorspronkelijke afmetingen van de kunstwerken en de kanalen zelf bestaan al niet meer in veel regio's. Mooi voorbeeld is de richtlijn « RPP1974Marne-au-Rhin08-51-54-55-57-67-70-88\_clé62acef », die het reglement van 1974 (wat al aangepast was) aanpast en (als voorbeeld uit zo velen) het bericht aan de scheepvaart (in de hier betroffen sector) nr. 1/2011 van de Service de la Navigation Nord-Est met een nieuwe beperking, maar wel nog met sluis-breedtes van 5,10 m., waarin een schip van 5,08 m. niet had kunnen blijven vastzitten.

Wij vinden het onaanvaardbaar, dat de staat van aftakeling van het vaarwegennet als nieuwe norm wordt vastgesteld en dat de vaarwegbeheerder aan een schip de toegang weigert, wat al tientallen jaren op diezelfde kanalen vaart, zeker omdat er geen alternatieven zijn. Strikte toepassing van de laatste regelgeving betreffende de maximale scheepsafmetingen zou betekenen, dat vrijwel de gehele « Freycinet »-vloot geweigerd zou worden, hetgeen het einde zou betekenen van het vervoer over de « Freycinet »-vaarwegen en een overheveling van honderdduizenden tonnen lading naar voornamelijk het wegvervoer.

Daarmee zou Frankrijk in strijd handelen met het « Witboek Transport 2050 » van de Europese commissie, welk streeft naar een overheveling in 2050 van 50% van het wegvervoer naar het water en het spoor, zonder nog maar te spreken over de Franse beleidsnota « Grenelle de l'environnement » die in dezelfde richting gaat.

Met de enveloppe met 2,4 miljard Euro bestemd voor de toegang vanaf zee en de verbetering van de achterlandverbindingen is het spoor goed toebedeeld, maar er is NIETS voorzien voor het herstellen van de verbinding van het oostelijk havenbekken van Marseille met de rivier : De tunnel van Rove blijft de grote vergetene in hetgeen men aan de binnenvaart als aansluiting biedt, zonder het nog maar te hebben over de verbindingen Saône-Moezel en Saône-Rijn. En, wat het S.N.I.T. (het nationale transport-infrastructuur schema) aangaat, verklaart de Minister : « Ik werk momenteel aan een nieuwe versie van het « SNIT », waarin ik voorzie om het budget voor de hernieuwing van de spoorwegen van 25 naar 50 miljard Euro per jaar te verhogen »

En toch beklemtoont de Minister, dat deze keuzes zijn gemaakt uit hoofde van de « Grenelle d'environnement » (De milieu-doelstellingen) ?! En de binnenvaart dan ?

Om de doelstellingen van het Witboek of van de Grenelle zelfs maar te benaderen, zou een belangrijke modernisering van de vaarwegen, in dit geval meer specifiek het « Freycinet »-netwerk, zeer noodzakelijk zijn. In tussentijd zou, gezien het beschikbare budget voor de havens en het spoor, het terugbrengen in een staat van normaal functioneren volgens de normen toch niet teveel gevraagd kunnen zijn.

Wij verzoeken u dus met klem, alles te doen wat in uw mogelijkheden ligt om de nodige gelden vrij te maken en alle vaarwegbeheerders, van het laagste tot het hoogste niveau, ervan te overtuigen om het functioneren van de kanalen en rivieren weer op een normaal gebruiksniveau te brengen, in afwachting van een modernisering, die de 21e eeuw waardig is.

In de hoop op uw ondersteuning van de herwaardering van de binnenvaart over klein vaarwater, ondersteuning van de particuliere vervoerders en van het milieu,

hoogachtend,

\* Algemeene Schippersvereniging,

\* Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid.

(Een copy van deze brief zal verstuurd worden aan dhr. President Sarkozy, aan de directie van VNF en aan de binnenvaartorganisaties.)

\*

Informatie over de organisaties A.S.V. en Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid:

\*\*\*\*\*

#### **Qu'est-ce que ASV ?**

ASV est le lobbyiste néerlandais qui gère les intérêts des bateliers qui œuvrent dans tout le système des réseaux navigables. Une grande partie de nos adhérents naviguent sur de petits bateaux, type Spitz ou Kempinois. ASV participe aux réflexions dans le cadre d'organismes gérés par le Ministère (par exemple themaoverleggen), ciblés sur la navigation intérieure (ex : deerlorgaanbinnenvarant). ASV est aussi actif au sein du WBR (Rotterdam) et du WBA (Amsterdam), agissant pour nos intérêts dans les deux ports.

ASV intervient pour une concurrence loyale entre les différents modes de transports :

- prévenir pour que la navigation ne fasse pas de frais inutiles ;
- défendre l'accès aux destinations ;
- éviter les retardements ;

toutes ces actions font partie de nos prérogatives. De même TOERBEURT NOORD-ZUID s'associe à ces problématiques et vous informe de ces buts.

#### **Qui est TOERBEURT Noord-Zuid ?**

L'organisation TOERBEURT NOORD-ZUID entretient des contacts avec des affréteurs ou directement avec des clients ; les offres de transports sont ensuite partagées suivant le principe du tour de rôle, avec un tarif socialement acceptable (jamais en dessous du seuil de rentabilité) et ceci non seulement pour ses adhérents, mais également pour des tiers.

Beaucoup de ces transports sont effectués par de petits bateaux, petits bateaux qui naviguent dans tout le système des réseaux navigables.

#### **Avis et Politique**

Selon l'idée de ASV, la navigation intérieure occupe une place cruciale, mais sous estimée.

Sans la navigation, il y aurait encore plus de gaz à effet de serre, d'émission de particules (Nox). De même les embouteillages, la pollution sonore seraient plus importants.

Les agissements de ASV tendent à promouvoir la navigation intérieure, plus particulièrement celle des petits bateaux pouvant accéder aux réseaux secondaires des voies navigables. Pour atteindre ces buts, ASV fait son possible pour résoudre les difficultés inhérentes au transport par la voie d'eau, pour tenter de convaincre les affréteurs et les entreprises des avantages du transport par eau. ASV cherche aussi l'appui des partis politiques.

## Het kleine schip bedreigd

Volgens het Witboek Vervoer streeft Europa ernaar vervoer van de weg te verplaatsen naar vervoer over water of per spoor. Tegelijkertijd weten we dat juist het kleine schip de concurrent is van de vrachtwagen en dus gekoesterd zou moeten worden. Vooral omdat er geen kleine schepen meer gebouwd kunnen worden die rendabel zijn. Maar ondertussen zien we dat niet in beleid tot uitdrukking komen. In Nederland worden er inmiddels stukken in de krant aan de verdwijnende kleine binnenvaart gewijd, RTV Noord-Holland wijdt radio- en TV uitzendingen aan de gevolgen van het verdwijnen van de kleine binnenvaart maar ondertussen gebeurt er niets positiefs.

De spits Vincita heeft gemerkt dat men in Frankrijk nog een stapje verder gaat. Spitsen die jarenlang door 'de Vogezes' konden varen blijken volgens een reglement uit 1974 te breed te zijn om door de sluzen te mogen varen.. Leuk zo'n reglement wetende dat er geen spits meer gebouwd is na 1974. Dit betekent dus dat met terugwerkende kracht allerlei bestaande schepen van dit vaarwater geen gebruik meer kunnen c.q. mogen maken. Ons lijkt gewoonterecht hier van toepassing maar daar denkt de rechtsbijstandsverzekering anders over. Kennelijk heeft men het lef niet de VNF ter verantwoording te roepen.

Ondertussen staat in de "Guide de la Navigation Intérieure" uit 1965, toevallig het bouwjaar van de Vincita, dat de minimale beschikbare breedte 5,20 meter behoort te zijn! Met die 5,09 van de Vincita zou er dus geen enkel probleem mogen zijn, als tenminste de sluzen goed onderhouden zouden zijn, niet zouden instorten en daardoor smaller worden. Want dat is natuurlijk het probleem. Overigens staat er ook dat de minimale hoogte in de kanalen (Canal de l'Est) 3,70 meter hoort te zijn. De meeste ervaren spitsenschippers zullen wel weten dat dat bij lange na niet gehaald wordt. Dus wat gaan die spitsen nu doen? Hun hoogte op 3.70 houden, de stuurhut eraf varen en dan de VNF aansprakelijk stellen? Ik ben benieuwd of die verzekering daar nu zo enthousiast van wordt!

Die Guide de la Navigation is niet zomaar een boek. Het is uitgegeven door L'office national de la navigation, Ministre de Travaux public et de Transports. Het ministerie van publieke werken en transport dus.

Maar het gaat nog veel leuker worden. De Vincita is helemaal teruggevaren en kan vanaf nu niet meer door de Vogezes. Reis kwijt en heel veel tijd en gasolie verloren. En waarom? Om voortaan via Kanaal Canal Marne a la Saône o, sorry, dat heet tegenwoordig kanaal Champagne a la Bourgogne te varen. Maar wat staat daarover in diezelfde Guide de la Navigation Intérieure 1965? Daar is de minimale benutbare breedte 5,10 meter breed. Dus dat wordt wachten op een ergens opgeduikeld reglement waarin staat dat je daar dan zeker niet doorheen kan met een breedte van 5,09 meter!

En wat te denken van de lengte? 38,30 meter in dit kanaal, 38,50 meter in de Vogezes. Hoeveel spitsen kunnen dan geweigerd worden? Want ook wij zijn al tegengekomen dat er nieuwe sluisdeuren geplaatst worden waardoor de sluis effectief korter is geworden.

Op deze wijze voldoet zo ongeveer geen enkele spits meer. En dat, na alle overleggen die er gevoerd zijn met de VNF over het (gebrek aan) onderhoud van de kleine vaarwegen en de Vogezes in het bijzonder. Het komt allemaal goed, met die kleine binnenvaart wordt ons keer op keer voorgehouden maar de praktijk is anders. En wat gebeurt er? De Vincita heeft het doorgegeven aan kantoor Binnenvaart en aan de internationale Schuttevaer. Een mooi moment om te zien welke vruchten al deze samenwerking nu afwerpt. Er zou hier nu eindelijk eens actie op gezet moeten worden. Wij willen hier graag in samenwerken, maar dat is niet nieuw en zou inmiddels duidelijk moeten zijn. We roepen dan ook al betrokkenen op hier tegen te ageren bij de bekende verantwoordelijken.

Sunniva Fluitsma  
Bestuurslid ASV



# Stabiliteit

Rotterdam, 20-06-2011

## betreft:

Wijzigingen Scheepvaartreglementen treden definitief in werking op 25 mei

## betreft specifiek:

\* stabiliteitsberekening van schepen en

\* Handhavingdiensten, brandweer en erkende reddingsbrigades mogen zo nodig overal hard varen

Geachte dame, heer

Op 25 mei 2011 treedt het tiende wijzigingsbesluit BPR in werking. Tegelijkertijd treden ook wijzigingen in andere scheepvaartreglementen in werking. Het betreft onder meer het Vaststellingsbesluit BPR, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het Rijnvaartpolitiereglement.

## stabiliteitsberekening van schepen

Er zijn bij de ASV vragen ontstaan betreffende de stabiliteitsberekening van schepen.

Men zou uit het scheepvaartreglement kunnen opmaken dat alle vrachtschepen een stabiliteitsberekening nodig hebben. Dat lijkt ons niet de bedoeling. Logischerwijs zou o.i. zo'n stabiliteitsberekening alleen voor containerschepen dienen te gelden. Vermoedelijk is dat ook de bedoeling van de tekst in het scheepvaartreglement. Echter, dit zou op deze wijze tot misverstanden kunnen leiden. Naar mening van de ASV zou de tekst zodanig aangepast dienen te worden dat er geen sprake kan zijn van misverstanden in deze zin.

## Handhavingdiensten, brandweer en erkende reddingsbrigades mogen zo nodig overal hard varen

Op deze wijze gesteld lijkt het erop dat de verschillende overheidsvaartuigen onbeperkt hard mogen varen. Wetende dat de overheidsdiensten als rijkswaterstaat en politie op dit moment al voor zeer veel overlast zoals golfslag en dergelijke zorgt vragen wij ons af of dit geen verkeerd signaal is naar de overheidsdiensten toe.

Op het wegverkeer zie je eerder een aanscherping van regelgeving betreffende bijvoorbeeld politievoertuigen. Dat is niet voor niets aangezien er ongevallen, soms met dodelijke afloop, hebben plaatsgevonden door (te) hard rijden. Wij hadden ons kunnen voorstellen dat er van deze ervaringen, ook op de weg, geleerd wordt door zorgvuldig om te gaan met het vrijstellen van beperkingen aan bepaalde groepen. Realiserende dat de vaartuigen steeds groter en krachtiger worden zijn de effecten van hard varen navenant. Termen als "zo nodig" zijn heel breed uitlegbaar, en geven de eventuele 'slachtoffers' weinig mogelijkheid om te reclameren.

Wij stellen voor voorwaarden waaronder deze diensten hard mogen varen zodanig vast te stellen dat excessen worden voorkomen zodat een ieder zich veilig kan voelen op het water.

Rest mij u vriendelijk te danken voor de aandacht die u aan deze problematiek wilt schenken, en de hoop uit te spreken dat u de zaak op een positieve wijze wilt benaderen.

Tenslotte willen wij u er op wijzen dat wij van harte bereid zijn uw vragen hieromtrent te beantwoorden.

Mocht behoefte hebben aan meer informatie of u wilt overleggen dan kunt u altijd contact op nemen met een van onze bestuursleden Via telefoon 06-53532991 of per mail [twigt.franto@vaart.net](mailto:twigt.franto@vaart.net)

Met de meeste hoogachting,

.....  
W. Stam  
Voorzitter ASV

.....  
S. Fluitsma  
vice-voorzitter ASV