



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief februari 2011

Voorwoord
Uitnodiging Ledenvergadering
Agenda vergadering 19 maart 2011
Verslag Ledenvergadering 11 september 2010
Persbericht ASV stapt uit de ESO
Toelichting ASV stapt uit de ESO
Toespraak Nieuwjaarsborrel
Motie ASV
Klacht Delta
Brief aan de heer van Dalen
Reactie heer van Dalen - Tegenreactie ASV
Ronde tafelbijeenkomst
WBR
Verslag I & M

19 maart 2011 LEDENVERGADERING

Voorwoord

Bureaucraten en schippers.

De Franse bevrachters in het zuiden blijken de laatste jaren in de door Europa afgedwongen vrije markt nogal nonchalant om te gaan met de belangen van de schippers. Zelf maak ik het niet meer mee maar de ontboezemingen op met name spitsenvaart over de condities spreken boekdelen.

De indruk ontstaat dat er verschillende zaken elkaar versterken. Omdat de Franse overheid het op orde houden van de kleine vaarwegen al jarenlang veronachtzaamt, en daardoor de spitsen het normaal vervoeren onmogelijk maakt, denken de bevrachters kennelijk ook dat ze een loopje kunnen nemen met de schippers die voor ze varen. Het lijken bijna weer feodale praktijken te worden. Al toen een Nederlandse staatssecretaris met haar beruchte verbod op horizontale prijsbinding kwam heb ik in mijn hoedanigheid van bestuurslid Noord-Zuid de Europese Commissaris van Transport geschreven dat door deze maatregel de schippers weer zouden worden tot slaven op hun eigen schip. Dat werd toen niet serieus genomen en nogal lacherig in de pers afgedaan als onzin. Gezien de praktijken en de situaties na het opheffen van de beurs had ik het toen kennelijk toch niet zo erg mis.

Dan de toestand met de CCR en de overgangsbepalingen. Ook al een serieuze bedreiging voor de kleine schepen en deze keer niet alleen voor de spitsen. Het staat recentelijk ter discussie in den Haag met een speciale werkgroep en om de haverklap weer een overleg. Als het maar geen rookgordijn blijkt te zijn en we weer eens een ambtenarenoor aangenaaid krijgen oftewel jammer maar helaas, we hebben echt ons best gedaan.

Hopelijk wordt er nu wel materiaal langs de Rhein gestationeerd. En hoe lang mag een schip zijn in verhouding met de breedte? Verlenging van spitsen tot meer dan 50 meter en Canalduorden die al te lang waren bij de bouw en nu nog langer gemaakt zijn, maar ook schepen van tegen de tien meter die soms ver over de honderd meter gaan zouden onderwerp van veiligheidsoverwegingen behoren te zijn.

Het uittreden van onze vereniging uit de ESO was al langere tijd onderwerp van gesprek en ook al aanleiding voor een standpuntbepaling van de ledenvergadering. Het bleek onvermijdelijk maar geeft wel meer armslag als het over onderwerpen gaat die controversieel zijn. We zijn dan in ieder geval vrij om een eigen mening te uiten zonder aan de zelfbenoemde brancheorganisatie uitleg te zijn verschuldigd. Dat gezeur uit den Haag over met één stem spreken, we hebben toch ook een parlementaire democratie en ik hoor de Tweede Kamer haast nooit met één stem spreken waarom moeten de schippers dat dan wel?

Verder nog een bijzonder precair onderwerp, de Waldhof. De verleidster aan de Loreley heeft haar naam eer aan gedaan. De Uralte Märchen hebben in onze moderne tijd wel afgedaan. Deze keer zal het geen prachtig gezang geweest zijn maar economische druk die de schipper er toe gebracht kan hebben met een rank schip in het donker met een rivier bijna aan Marke Zwei de Loreley te ronden. Het was immers altijd nog goed gegaan en dat is een volkomen relevant argument in dit geval, waarschijnlijk heeft men zich niet eens gerealiseerd hoe rank de Waldhof wel was. Het is niet uitgesloten dat het schip ergens geraakt heeft maar het lijkt me sterk dat er dan gewoon was doorgevaren en er twee mensen onderdeks zouden zijn. Dan is het toch paniek en is elke opvarende boven om te controleren en eventueel Aktie te ondernemen. Helaas zijn de gevolgen verschrikkelijk, met name voor de mensen in die stuurhut en daar moeten we ons wel van bewust zijn. Ik schreef al eerder dat je als schipper je vaargedrag aanpast bij een rank schip en in dit geval was het wellicht beter geweest de dag af te wachten alvorens het gebergte in te duiken. Wat er ook wordt beweert, radarbeelden en elektronische kaarten in combinatie met een stuurautomaat kunnen nooit het zicht bij dag nog het verstandelijk inzicht van de schipper vervangen. Het gaat toch altijd goed blijkt een illusie te zijn.

Niet dat ik een zedenprediker ben maar Dames en Heren schippers vertrouw niet onvoorwaardelijk op de techniek en onderschat nooit de onlustgevoelens die zich soms onder de vaart manifesteren.

Blijf altijd alert en neem uw eigen beslissingen als u dat nuttig of nodig acht, er is maar een gezagvoerder en die is aan boord en niet ergens in een kantoor aan de wal.

Goede en Veilige Vaart u allen.

Niek Deen.

UITNODIGING

Jaarvergadering

Voor leden en donateurs van de Algemeene Schippers Vereeniging

Geachte collega's

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze jaarvergadering op 19 maart 2011

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 50
Rotterdam
Aanvang 10.00 uur.
De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Na de middag, v.a 13.30 uur, is de vergadering openbaar en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering 17.00 uur te sluiten. Na afloop is er gelegenheid om met elkaar van gedachten te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 19 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

AGENDA

Ledenvergadering 19 maart 2011

1. Opening
2. Goedkeuring agenda
3. Goedkeuring verslag vorige ledenvergadering
4. Financieel verslag en kascontrole
5. ESO
6. CCR
7. WBR
8. WBA
9. Crisis
10. Bemanningsvoorschriften
11. Wat verder te tafel komt
12. Sluiting

Verslag ledenvergadering 11 september 2010.

Om 13.00 opent de voorzitter, Willem Stam de vergadering. Van het bestuur zijn afwezig Margien Schouten, die is op vakantie en Paul van Eeuwijk, die is aan het varen in Frankrijk. Achter de tafel is het bestuur aangevuld met leden van de Denktank, namelijk Ger Veuger en Jos Evens.

De voorzitter gaat verder met de rede.

Na het goedkeuren van de agenda verwelkomt de voorzitter W.S. Farsad Bashir, hij is lid van de Tweede Kamer voor de Socialistische Partij met in zijn portefeuille vervoer. F. B. stelt zich voor en zegt oa dat de binnenvaart beter en hoger op de politieke agenda moet komen en als men het over vervoer heeft het niet alleen moet gaan over wegvervoer. Ook stelt hij dat de kloof tussen politiek en de gewone mensen kleiner zou moeten worden.

Huib Ooms vraagt of F.B. weet dat de MKB aftrek bij winst is verhoogt maar dat het bij verlies tegen je gaat werken. F.B. antwoordt dat hij dat niet weet maar wanneer deze vraag aan hem gemaaid wordt hij daar wel naar wil kijken. Karel Verbergh zegt dat in Europa de crisis nogmaals aangevraagd gaat worden, Nederland heeft dat al eens gedaan maar dat is afgewezen. De vraag is als een ander land de crisis gaat aanvragen gaat Nederland dit dan steunen? F.B. gaat daar zijn best voor doen in de Tweede Kamer. G.V. zegt dat men 40% korting geeft om meer vervoer over de Betuwelijn te krijgen, dat is vervoer dat ook van de binnenvaart komt. Men zegt dat er geen subsidie wordt gegeven aan de Betuwelijn maar via via komt het toch uit de portemonnee van de belastingbetaler. F.B. zegt dat de SP altijd tegen de Betuwelijn is geweest maar dat het een gepasseerd station is, er gaan momenteel 40 treinen per week over de Betuwelijn en niet 300 zoals de exploitant beweerd.

De voorzitter W.S. bedankt F.B. voor zijn aanwezigheid.

Lies van Aelst krijgt het woord, zij zit voor de SP in de Provinciale Staten van Zuid Holland. LvA heeft een notitie gemaakt met de titel "Waar water is, is een weg". Zuid Holland is de dichtst bevolkte provincie van Nederland en daarom moet er zoveel mogelijk vervoer over het water worden gepleegd. Als er vervoerd wordt dan denkt men eerst aan wegvervoer en dan aan openbaarvervoer en dan pas aan de binnenvaart. Men maakt het de binnenvaart ook niet gemakkelijk en dat geldt zeker voor de kleine binnenvaart maar als je de binnenvaart wilt promoten moet je de binnenvaart zeker niet gaan tegenwerken. G.V. zegt dat wanneer de vrachtwagens richting Maasvlakte door de Botlekunnel zijn gaan ze allemaal van 80 naar 100 kilometer en niemand die een bekeuring krijgt, dat is beleid omdat de vrachtwagens zo snel mogelijk naar de Maasvlakte moeten. En dat moet de binnenvaart langzamer gaan varen. Tineke Veuger zegt dat als het op papier klopt met die milieuvriendelijkheid is het goed.

Joop Fricke zegt dat de nieuwste schepen problemen hebben met de aardlek van de Walstroom, hij valt er gelijk uit en dit is niet op te lossen. Er wordt tot nu toe niet bekeurd als geen Walstroom gebruikt omdat men hier eerst een oplossing voor wil.

T.V. vraagt zich af of Walstroom wel milieuvriendelijk is. LvA antwoordt dat het vooral gaat om de uitstoot van fijnstof tegen te gaan. Zuid Holland heeft teveel fijnstof maar of het milieuvriendelijk is, geen idee. En het gaat natuurlijk ook om geluidsoverlast tegen te gaan.

LvA zegt dat Walstroom goed is maak het moet wel werken, het moet niet zo zijn dat schepen buiten de haven blijven omdat men in de haven verplicht is Walstroom te gebruiken.

W.S. stelt de kleine sluizen op de Belgische Maas niet meer worden bediend en door de steeds groter wordende schepen hebben nu ook de kleinere schepen veel oponthoud. De ASV heeft ook 2 keer via de ESO brieven gestuurd naar de VNF in Frankrijk met als boodschap de bestaande vaarwegen beter te onderhouden.

Pierre Bekkers zegt dat de vaarwegen worden onderhouden naar de hoeveelheid werk. Op het kanaal naar Lancklaar kun je nog 6,5 km per uur varen. Er is de laatste 10 jaar niets aan het kanaal meer gedaan omdat er weinig over het kanaal werd vervoerd maar nu is er weer iemand die een grote hoeveelheid grind over het kanaal vervoerd en nu is het onderhoud van het kanaal ver onderpeil.

Joop Molenwijk zegt dat er naar Reims veel werk is en nu gooien ze het kanaal voor zes weken dicht. G.V. zegt dat onderhoud niet erg is als je dan ook na dat onderhoud maar weer jaren vooruit kan. Sunniva Fluitsma zegt dat in het Witboek staat dat je eerst de bestaande vaarwegen moet onderhouden voordat je nieuwe vaarwegen gaat aanleggen. In de praktijk gaat nu als het geld dat voor onderhoud bestemd is naar het nieuw te bouwen kanaal Seine Nord. Dat betekent men zich niet aan het Witboek houdt en er dus geen Europees vervoersbeleid is want het Witboek is Europees vervoersbeleid.

De ASV heeft de laatste tijd ook aandacht besteed aan het onderhoud van de kleine vaarwateren in Noord en Zuid Holland. Dit is eigenlijk iets voor de vereniging Schuttevaer maar die doen weinig voor de kleinere vaarwaters. Als Schuttevaer er niets aan doet dan moeten we zelf actie ondernemen. Nu er foto's in de krant staan wil het proces nog wel eens versnellen en probeert men er wat aan te doen. Graag zou de ASV zien dat de Schuttevaer gewoon zijn werk doet ook voor de kleinere vaarwegen.

PAUZE

J.E. verteld over de zwavelarme gasolie. EN590 is een norm voor zwavelarme gasolie, deze gasolie is al een paar jaar te verkrijgen en schippers die het gebruiken hebben nog geen problemen ondervonden men hun motor. Nu men per 1 januari 2011 zwavelarme gasolie wil verplichten stap men af van de norm EN590 en spreekt men alleen over zwavelarme gasolie. EN590 komt dicht bij de gewone gasolie en is misschien zelf beter.

G.V. zegt dat vrachtwagens ook een standaard hebben voor zwavelarme diesel en dat willen wij als binnenvaart ook. S.F. zegt dat men in de ESO unaniem voor EN590 heeft gekozen.

In Rotterdam wil men als milieumaatregel de snelheid in Rotterdam voor de binnenvaart gaan beperken. Hier is natuurlijk elke binnenvaartondernemer op tegen.

G.V. zegt dat wanneer de snelheidsbeperking in werking treed je meteen een procedure moet gaan starten tegen deze regelgeving want Rotterdam ligt aan akte water en volgens de Akte van Mannheim mag je geen beperkingen opleggen aan de scheepvaart. Ook andere organisaties zijn tegen dus we staan niet alleen.

S.F. geeft een overzicht wat er de afgelopen jaren allemaal is gebeurd met de CCR regelgeving. Het is eigenlijk allemaal begonnen met het kleine schepen overleg, dit ging niet over bestaande kleine schepen maar over subsidie om nieuwe kleine schepen te kunnen bouwen dit omdat de kleine schepen steeds minder in aantal worden. Wanneer er geen of onvoldoende kleine schepen zijn raak je ook het werk kwijt naar de kleinere vaarwegen en gaat dit over naar het wegvervoer. Bovenwater kwam dat het voor de bestaande schepen niet eenvoudig is om aan de CCR regels te moeten voldoen. Bij de EFM hebben ze zich daar eens in verdiept en kwam er een waslijst van regels waaraan de bestaande schepen aan moet gaan voldoen. Toen werd pas duidelijk hoe groot het probleem was. De ASV heeft geprobeerd om tijd te keren maar de andere bonden wilden hier niets van weten met als argumenten, is niets meer aan te doen, had je kunnen weten want de ASV heeft zelf ook bij het overleg gezeten, het valt allemaal wel mee en er is ook nog de hardheidsclausule. In 2001 is er een Duits onderzoek gepresenteerd waarin staat dat al deze maatregelen niet nodig zijn voor meer veiligheid en dat het voor oudere schepen niet te betalen is. Men had uitgerekend dat dit 44.000 DM per punt ging kosten en er gemiddeld 11 punten per schip waren. Conclusie was dit is veel te duur en de schepen zullen uit de vaar worden genomen. De ASV heeft weer iedereen gealarmeerd maar er was weinig animo om de ASV te steunen in zijn strijd. In 2009 heeft de SP een enquête gehouden waaruit bleek dat 73% voor vrijstelling was voor iedereen en 77% voor vrijstelling voor schepen ouder dan 30 jaar van de CCR eisen. In oktober 2009 is de ASV aanwezig geweest bij de CCR vergadering en heeft daar zijn woordje kunnen doen, men wist niet wat men hoorde en zei dat er nooit geen bezwaren vanuit de binnenvaart bij de CCR geuit waren. Er kwam een crisismaatregel voor de CCR regels wat inhoudt dat je in 2011 en 2012 maximaal 2500 kwijt kon zijn aan de nieuwe CCR regels. De ASV wil nu gaan voorstellen dat er een plafond komt aan wat je moet betalen om aan de CCR regels te voldoen of dat alles weer zo word als voor 2001 en dat is aan de eisen voldoen bij nieuwbouw, ombouw of verbouwing. K.V. zegt dat de einddatum er af moeten en dat we moeten naar NVO te weten Nieuwbouw, Verbouwing en Ombouw. S.F. zegt dat er nu dan toch een kritische brief vanuit de ESO naar de CCR is gestuurd tegen de nieuwe CCR regelgeving.

In de ESO wordt nog steeds gewerkt aan de nieuwe structuur voor de ESO. Men wil minder vergaderen dus niet meer zoals dat nu gebeurd met alle leden 1 keer in de maand. Men wil meer vergaderen met de ondervoorzitters en nog maximaal 6 keer per jaar met alle leden. Als men met de ondervoorzitters gaat vergaderen heeft de ASV niets meer in te brengen. De ondervoorzitter van Nederland komt uit de gelederen van Kantoor Binnenvaart. De voorzitter van de ESO komt ook al van KB. De ASV is dus niet voor deze verandering en wil gewoon 1 keer per maand vergaderen. De ASV kan alleen akkoord gaan met de veranderingen als de ASV de ondervoorzitter van Nederland mag leveren. Ander heeft het geen zin voor de ASV om nog langer in de ESO te blijven. Pierre Bekker zegt dat de ASV geen keuze heeft want anders heeft de ASV niets te vertellen in de ESO. Matthe Broeken vraagt of de ASV nog wel bestaansrecht heeft als we uit de ESO stappen. SF zegt dat er veel te

sturen is via ONZB en CCR. T. V. vraagt hoe de kansen liggen voor het ondervoorzitterschap. G.V. zegt dat dit een Nederlandse beslissing is dus tussen Kantoorbonden en ASV. De leden beslissen dat de ASV het ondervoorzitterschap moet gaan opeisen.

J. F. geeft nog een verslag over WBR. Men wil meer scheiding tussen wachtplaatsen en ligplaatsen. Overslagbedrijven willen meer wachtplaatsen, wachtplaatsen zijn alleen maar palen om te wachten voor het laden en/of lossen en ligplaatsen zijn palen met steigers waar je ook aan de wal kan komen. Er komt een onderzoek naar meer studpaallocaties. Men gaat kijken naar een nieuw havengeld beleid, te denken valt aan 1 daags briefjes maar ook verschillende tarieven voor ligplaatsen en wachtplaatsen of het betalen over het geladen dan wel geloste tonnage. AIS zal niet worden gebruikt om havengelden te innen aldus het havenschap.

Over de crisis is natuurlijk veel te vertellen. Er zijn vele voorstellen geweest om de crisis te bezweren maar er is nog niets wat echt van de grond komt al doet de EUBO op dit moment een poging. De ASV wil nog steeds een bodemtarief en daaraan zou een toerbeurt moeten worden gekoppeld. Er zijn steeds meer geluiden die ook minimaal bodemtarieven willen. J.E. heeft het uitgezocht, zolang je per land bodemtarieven met eventueel een toerbeurt wil invoeren dit geen probleem met Europa hoeft op te leveren. De EUBO heeft veel van deze punten in zijn plannen. Anton van Meegen had toegezegd aanwezig te zijn op onze vergadering, helaas is hij niet aanwezig en dat is jammer. Want anders hadden we kunnen kijken wat de verschillen zijn tussen de EUBO denkwijze en de ASV denkwijze. G.V. zegt dat Rent a Ship de intentie heeft om meer geld naar de binnenvaart te krijgen, met de Toerbeurt ging er ook meer geld naar de binnenvaart. De binding tussen bevrachter en schipper moet los. De schipper moet meer geld verdienen om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen. De verlader wil deze meerprijs niet betalen. De geest is er nog niet bij de schipper. Met 500.000 ton kom je er niet, 1.000.000 ton zou beter zijn en 1.500.000 ton is nog beter dan heb je namelijk marktmacht. David Twigt wil niet bij de EUBO wegens het wantrouwen wat hij heeft over bepaalde personen in de EUBO. Men zegt de binnenvaart te willen redden maar vraagt wel subsidie aan om nieuwe bakjes te gaan bouwen waarmee de bestaande binnenvaart weer word beconcurrereerd. Op zo'n manier kunt je niet zeggen dat je de binnenvaart wil redden zeker niet als je ook nog zegt dat je in eerste plaats zakenman bent. J.E. zegt dat grote schepen zullen gaan afwegen of het EUBO plan uitkan of niet.

De voorzitter Willem Stam sluit de vergadering om 17.30. Hij bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en wenst iedereen een goede reis naar huis.

Persbericht: ASV stapt uit de ESO.

De ESO in vergadering bijeen in Brussel op vrijdag 21 januari 2011.

Na ruim 30 jaar samenwerken binnen de ESO wordt het lidmaatschap van de ASV bij de ESO beëindigt

Overwegende dat het dagelijks bestuur geen recht heeft gedaan aan het uitvoeren van het beleid zoals omschreven in de statuten en vastgesteld in de Algemene Raad. Zoals het bepleiten van bodem of kostprijs tarieven in het vervoer ondanks herhaaldelijk verzoek van diverse bonden, schippers en besluiten van de Algemene Raad.

Is wat de ASV betreft de essentie van het bestaan van de ESO aangetast, omdat het er steeds meer op lijkt dat het beleid van de (Nederlandse) overheid aan de schippers moet worden 'verkocht' , in plaats van dat de wensen van de schippers bij de overheid worden bepleit.

Overwegende het feit dat herhaalde malen het Dagelijks Bestuur naar buiten toe een andere zienswijze namens de ESO poneert dan in ESO overleggen is besloten, met name rond het omgaan met de crisis
Overwegende het feit dat het ESO overleg steeds meer over en namens de schippers plaats vindt maar nauwelijks nog door de schipper.

ESO WIJZIGT VERGADERSTRUCTUUR.

Overwegende het feit dat de Algemene Raad heden heeft ingestemd met het voorstel van het dagelijks bestuur om een deel van de leden uit te sluiten van vergaderingen en daarmee de essentie van de vertegenwoordiging van de schippers in dit overleg te ondergraven.

Overwegende het feit dat de ASV herhaalde malen heeft aangegeven dat de ASV-leden zich hebben uitgesproken voor een beëindiging van het lidmaatschap van de ESO mocht dit plan ten uitvoer worden gebracht.

Omdat in een essentieel deel van de vergaderingen slechts de voorzitters van de diverse landen bijeen komen, waardoor het geluid van de varende schipper zal verstommen. Omdat dit geheel in strijd is met de doelstelling van de ESO waar juist de schipper een stem moest krijgen. Kan de ASV niet anders dan haar vertrouwen in de Algemene Raad van de ESO opzeggen.

Tenslotte, omdat de ASV ervaart dat een optimale samenwerking door de nieuwe overlegstructuur onmogelijk wordt gemaakt is staande de vergadering het lidmaatschap door de ASV van de ESO beëindigd.

Toelichting: de ASV stapt uit de ESO

Vrijdag 21 januari jongstleden heeft de ASV mondeling toegelicht waarom de ASV niet langer deel kan uitmaken van de ESO, zie bijlage . Op de mondelinge toelichting zijn 3 reacties geweest:

- 1 tijdens de toelichting vroeg de voorzitter de heer Veldman herhaaldelijk "of het nog lang ging duren"
- 2 na de toelichting reageerde de heer van Lancker namens de Bond van Eigenschippers dat het nog wel de bedoeling was dat de ASV de contributie betaalde van dit jaar.
3. vervolgens werd door de voorzitter gevraagd of we nog wel deel wilden nemen aan het agendapunt waarbij de functies zouden worden ingevuld.

Na een kort overleg besloot de ASV dat dat laatste weinig zinvol zou zijn aangezien de ASV niet langer deel uitmaakt van de ESO.

Na onze mededeling daaromtrent is de ASV vertrokken. Kennelijk met algemene instemming omdat niemand uitsprak dit te betreuren.

Wij stellen dus hierbij vast dat alle partijen wisten en hebben ingecalculeerd dat de ASV niet akkoord kon en wilde gaan met de nieuwe vergaderstructuur.

De ASV heeft al lang heel duidelijk aangegeven dat de ASV in dit geval de ESO zal verlaten. Wij achten de ASV daarom hierin ook niet degene die hier verantwoordelijk voor is. De ESO als organisatie wijzigt de structuur en weet ruim van tevoren wat de consequenties zijn. Ter illustratie halen wij hierbij de notulen van de ESO vergadering aan van oktober 2010.

-ASV (S. Fluitsma): als ik het juist heb komt er een splitsing van de vergaderingen van Algemene Raad en een Hoofdbestuur. Tijdens de vorige ESO- Raad heb ik al aangegeven en ik herhaal, dat ASV op dergelijke manier geen deel meer wil uitmaken van ESO. Het invoeren van een Hoofdbestuur zoals voorgesteld heeft als gevolg dat enkele organisaties er volledig tussenuit zullen vallen. Wanneer acht personen van de verschillende geledingen een aparte vergadering zullen houden, dan hebben wij geen reden van bestaan meer. Wanneer een onderwerp wordt voorbereid tijdens deze vergadering en later wordt er in de Algemene Raad een beslissing genomen dan voelen wij ons buitenspel gezet en doen wij niet meer mee. Het ASV zal dan ook geen enkele inbreng hebben in de genomen beslissingen gezien de grote lijnen al worden uitgezet in deze voorbereidende vergaderingen.

Dit alles maakt dat dit bestuur een dusdanige wijziging van de structuur uitvoert dat de vereniging in zijn werking aangetast is en er dus geen sprake meer is van de oorspronkelijke organisatie waar wij lid van waren.

Opmerkingen naar aanleiding van het uit de ESO stappen van de ASV

Eindelijk is de kogel dan door de kerk. De ASV is uit de ESO gestapt. Daar kwamen vragen over van journalisten. Die vragen zijn op onderstaande wijze beantwoord:

Vraag:

In de eerste plaats zegt Jan Veldman jullie tegemoet te zijn gekomen door het aantal plenaire vergaderingen niet terug te brengen van 10 naar 5, maar naar 6. Was dat onaanvaardbaar?

Antwoord ASV

Het aantal was niet het punt. Het gaat erom dat een effectief aantal met alle bonden (plenair) is en een gedeelte met een beperkt aantal. Waarbij je kunt bedenken wat er gebeurt (zie de tekst uit het verslag van oktober). Effectief betekent het voorstel dat alleen de VBR en de ASV op een essentieel deel van de vergaderingen afwezig zou zijn. Tijdens de discussie stelde de heer van der Velden plotsklaps dat we dan vetorecht zouden hebben, maar als men dat vindt waarom past men dat dan nu

niet bij zo'n belangrijke wijziging van structuur toe? De ASV heeft aangegeven best minder te willen vergaderen maar dan te willen werken zoals het ministerie doet: met digitale rondes, zodat je al heel veel argumenten kunt uitwisselen en snel conclusies kunt trekken als je bij elkaar zit. Overigens waren in deze vergadering een groot deel van de normale gesprekspartners niet aanwezig. Dat geldt voor de BDS (geen Berthold Zimmer noch Andrea Beckschaefer, wel iemand die bij de oprichting van de ESO (in 1975!) betrokken was) van het VBR was Karel Verbergh niet aanwezig, niemand aanwezig van de ONS, van het CNBA was Dourlant aanwezig die zei dat Didier Carpentier de verantwoordelijkheid heeft over de ESO, die was niet aanwezig en dus werd er geen stelling ingenomen door het CNBA.

Pikant detail is dat deze ontwikkeling van de structuur al in de rede van de heer Veldman stond (heeft de ASV digitaal) dus er was kennelijk geen ontkomen meer aan.

Vraag:

Verder beweert Veldman dat de ASV het ondervoorzitterschap voor Nederland is aangeboden. Is dat zo? Zo ja, waarom was dit dan kennelijk onvoldoende? Men meent dat de najaarsvergadering desnoods wel kon leven met de organisatieverandering, op voorwaarde dat de ASV dan in elk geval het ondervoorzitterschap zou krijgen om te voorkomen dat de Kantoorbonden alle macht naar zich toe zouden trekken.

Antwoord ASV

Wie is de heer Veldman dat hij het ondervoorzitterschap kan aanbieden? De ASV zou willen weten wat de ONS en Rijn en IJssel vinden. Hebben die geen kandidaat? Kan de heer Veldman zomaar beslissen dat daar geen overleg over plaats hoeft te vinden? Maanden geleden heeft de ASV ik geopperd in een ESO overleg dat de Nederlandse bonden eens bij elkaar moesten gaan zitten om te bespreken wat we met deze functies aanmoeten. Je kunt niet een besluit nemen over een deel van de structuur (de vergaderingen) als je het hele plaatje niet besproken hebt. En dat moet tussen de bonden van dat land dat kan niet in de ESO vergadering want de bonden binnen een land maken zelf uit wie hun voorzitter of vice voorzitter is. Daar heeft de ASV geen enkele reactie op gehad. Dus wat mij betreft was er niets besloten ten opzichte van dat ondervoorzitterschap. We zouden toch minstens hebben moeten bespreken HOE we dat dan gaan doen. Iedereen weet dat de andere bonden samen op het Vasteland zitten. Wij werken met een varend bestuur. Hoe ga je dat dan invullen? Dus nu moesten wij wel alvast mee met die vergaderstructuur verandering terwijl de rest nog niet ingevuld was en o.i. ook niet kon worden op de ESO vergadering.

Overigens blijft ten alle tijden staan dat je de varende schipper die nu gewoon mee kan komen naar de overleggen, ook van andere bonden, daardoor veel meer buiten spel zet. Het gaat niet alleen om de inbreng van de ASV. Maar de ASV vindt wel dat de ESO een schippersorganisatie hoort te blijven en dat doet het niet op deze manier.

Vraag:

Hebben jullie niet het gevoel dat de ASV met deze stap toch min of meer van het grote toneel verdwijnt? In welke belangrijke overlegstructuren speelt de bond nu nog een rol van betekenis?

Antwoord ASV

Ja, dat is natuurlijk waarom we er zo lang mee gewacht hebben. Maar je hebt altijd te maken met een kosten/ baten analyse. levert dit ons nog wel genoeg op voor wat het kost? Als wij hierin meegegaan waren had het ons naar ons idee onze geloofwaardigheid gekost. Nu al wordt er van alles geroepen bij monde van de ESO voorzitter, dus ook namens de ASV, wat volgens ons niet als zodanig is afgesproken. Daar wordt je als bond ook op afgerekend. tenminste....dat zou moeten. Zoals al aangegeven lag het al een tijdje moeilijk tussen de ASV en de Nederlandse bonden binnen de ESO, waarbij we willen opmerken dat het toch vooral de CBOB is die een enorme machtspositie heeft binnen de ESO waar het wringt. De voorzitter, de secretaris generaal: CBOB. Men bepaalt de agenda en de besluitvorming. Als voorbeeld vind je onderaan dit stuk de brief die we hebben geschreven in februari 2010. Leuk om in je achterhoofd te houden dat wat S.Fluitsma heeft gezegd in Straatsburg kennelijk toch niet zo gek was, gezien de reacties nu. Maar goed....met dit soort zaken wordt aan onze geloofwaardigheid afbreuk gedaan. De heer Veldman weigerde er ook op te reageren. Hoe ver laat je dat alles gaan?

Verder zitten wij in diverse overleggen We worden uitgenodigd bij het ministerie, gelukkig en doen daar ook enthousiast aan mee. De ASV wordt echt wel serieus genomen want wij brengen ook wat in.

Denk aan de wet betreft het verliezen van de vaarbevoegdheid, daar hebben we wel degelijk aan meegewerkt. Op dit moment zijn we weer druk aan het overleggen over de CCR eisen. Het ministerie heeft een bureau in de arm genomen om toch eens te kijken waar de knelpunten liggen. Dat is toch weer een discussiepunt geworden. Niet dankzij de ESO. Dankzij een paar volhouders die ook de ESO dwingt te reageren!

De brief ingebracht door de ASV februari 2010 in de ESO vergadering

Aan de ESO;

Betreft samenwerking binnen de ESO

Afgelopen jaar is een heftig jaar geweest. Voor allen, en ook voor de ASV. In dit jaar zouden we ons allen gesteund gevoeld moeten hebben door elkaar want dat was hard nodig in deze tijd van onzekerheid. Echter in plaats van eenheid lijkt zich eerder een scheuring te af te tekenen binnen de ESO.

Dit lijkt nu weer versterkt te worden door het afscheid van de heer Conings. Vanwege dit afscheid heeft er een interview plaatsgevonden met de heer Conings afgenomen door Magazine Binnenvaart. Ik schrijf u deze brief omdat Magazine Binnenvaart geen onafhankelijk blad is maar uitgegeven wordt door de kantoorbonden, ook binnen de ESO ruim vertegenwoordigd. Nu lees ik in het januari nummer van Magazine Binnenvaart dat, inmiddels onze ex-ESO voorzitter, de heer Conings veel kritiek heeft op het handelen van de ASV. Met name in het kader van de CCR problematiek.

Nu mag iedereen kritiek hebben maar wat hier wordt gezegd is wel heel ernstig. Bovendien is vreemd dat de heer Conings dit allemaal zegt over de gang van zaken in Straatsburg want zelf was hij in ieder geval niet bij de hearing, en notulen zijn er nog steeds niet van. Als eerste spreekt hij over Sunniva Fluitsma (ASV) als een "vervangster". Dit is nogal tendentieus wetende dat tijdens het ESO overleg is vastgesteld wie zou gaan en zij daar gewoon bij was. Waarom dit woord dan gebruiken? Dan vervolgt hij met de tekst: ".....die kennelijk ook de verslagen niet had gelezen." En dat terwijl zij juist degene was die ter plekke de consequenties uit het eerder genoemde Duitse rapport uit de doeken deed en degene van de ESO delegatie was die de stukken paraat had betreffende het voorstel van de crisis-hardheidsclausule, zodat deze ook ter plekke herzien zijn. Overigens ondersteund door de Duitse (mevrouw Beckschafer), en de Franse (de heer Carpentier) delegatie.

Want langzamerhand kan niemand er meer omheen dat de ROSR regelgeving de nekslag is voor de oudere schepen, en dus ook voor de kleinere, waarvan de politiek nu zegt dat men die wil behouden. Hoe kan dat als waar is wat de heer Conings in hetzelfde stuk zegt: "dat ruim 80% van de ESO bezwaren betreffende de 139 punten van de ROSR-eisen" geaccepteerd zijn? Door wie? De CCR heeft nog geen duimbreed toegegeven.

Ook dit jaar weer probeerde de ASV duidelijk te maken dat de CCR overgangsbepalingen op een koude sanering van de oudere binnenvaart uitdraait. Gaandeweg is de ASV er achter gekomen dat de CCR een vooronderzoek betreffende de nieuwbouwvoorschriften voor oude schepen had uit laten voeren door een onafhankelijk Duits bureau. Nadat de ASV dat rapport had bestudeerd is de ASV bij de ESO leden gaan vragen wie het rapport kende, de ONS was de enige die op de hoogte was van het rapport.

En toch is de ESO destijds akkoord gegaan met de overgangsbepalingen voor schepen waarvan de kiel is gelegd voor 1976. Kennelijk had men het idee slechts invloed uit te kunnen oefenen op het tijdstip waarop die nieuwbouwwet voor bestaande schepen van kracht zou worden en heeft men er nooit over nagedacht dat het met terugwerkende kracht aan deze eisen te moeten voldoen nooit haalbaar kan zijn (of wel maar dan is het des te erger). Pijnlijk is dat juist de heer Conings de ASV beticht van amateurisme. Dezelfde heer Conings die in dit schrijven zegt "Niemand heeft deze (crisis) situatie voorzien". Toch had de ASV al lang voor de ongebreidelde groei gewaarschuwd.

De heer Conings pleegt te zeggen “de ESO dat zijn wij” daar hoort dan de ASV ook bij. De ESO is een organisatie die met weinig middelen iets wil bereiken voor de binnenvaart. Wij komen er dus ook veel amateurisme tegen, maar om daar nu juist de ASV van te beschuldigen.....

Helemaal schandig wordt het als de heer Conings eindigt met “varende ondernemers moeten echt meer betrokkenheid tonen bij de kwaliteit en de integriteit van hun vertegenwoordigers.”

Het is allemaal een voormalig ESO voorzitter onwaardig.

De ASV schrijft deze brief omdat wij willen dat er nog sprake moet kunnen zijn van enige vorm van samenwerking. Samenwerking moet gebaseerd zijn op vertrouwen, en dat vertrouwen is wederom geschaad. Wij vinden dat in ieder geval alle deelnemende organisaties van de ESO hiervan op de hoogte moeten zijn.

Wij vinden deze manier van omgaan met ons als lid van de ESO beneden alle peil.

Op dit moment is men bezig om een voorstel te schrijven over een nieuwe structuur van de ESO. Daarin zou per organisatie slechts 1 woordvoerder mogen zijn en zou men eerder genomen besluiten niet meer ter discussie mogen stellen. Wij hebben de vraag gesteld hoe het zit met de benoemingstermijnen van de ondervoorzitters, die blijken “voor eeuwig” benoemd te zijn. Wij mogen niet meepraten over dit voorstel omdat wij geen ondervoorzitter zijn. Onze opmerkingen hierover worden niet (vertaald) doorgestuurd omdat dat “te duur” zou zijn.

Hoezo “wij zijn de ESO?”

Willem Stam ASV voorzitter.

Tot zover....de ESO

Toespraak Nieujaarsborrel

Mijne Dames en Heren,

Wij, als ASV willen van deze gelegenheid gebruik maken het woord tot u te richten. U, die als lid of sympathisant van de ESO hier aanwezig bent om de contacten aan te halen en eventuele samenwerking te optimaliseren. Samenwerking die de ESO zo hoog in het vaandel heeft staan.

De ASV is al ruim 30 jaar lid van deze organisatie omdat de ASV doordrongen is van het feit dat schippers binnen Europa samen moeten werken om iets tot stand te brengen.

De ASV heeft dan ook altijd van harte de doelstelling van de ESO onderschreven: de behartiging - in de ruimste zin van het woord - van de sociaal economische beroepsbelangen van de leden van de aangesloten organisaties ten behoeve van een optimale beroepsuitoefening op de Europese wateren in het vrachtvervoer.

De ASV was er altijd trots op aangesloten te zijn bij een organisatie waarbij al die leden zich via de statuten hebben uitgesproken voor het systeem van de evenredige vrachtverdeling en bodemtarieven. In de afgelopen periode heeft de ASV dan ook herhaaldelijk binnen de ESO hier aan gerefereerd als de crisis ter sprake kwam. Echter, hoewel de verschillende landen aangaven in te willen zetten op het streven naar bodemtarieven (op welke wijze dan ook) en dit ook in diverse ESO stukken is vastgelegd als zodanig is dit standpunt geen enkele maal door de voorzitter of vice-voorzitter naar buiten toe uitgedragen.

De ASV vindt dat hiermee de werking van de ESO geen recht gedaan wordt en de democratische principes met voeten getreden.

Samenwerken is verworpen tot afdwingen. Via acties door middel van de pers en politieke partijen dwingt onder andere de ASV de ESO om een standpunt in te nemen ten opzichte van de CCR regelgeving en onderhoud van kleine vaarwaters, waarbij de ESO opkomt voor de belangen van de schippers. Dit lijkt nog de enige manier

Dit is geen samenwerking meer en dat is niet hoe het zou moeten gaan binnen zo'n organisatie als de ESO.

Inmiddels heeft er binnen de ESO een discussie plaatsgevonden over de structuurwijziging van de ESO. Hoewel bij 3 verschillende ESO overleggen alle keren de meerderheid van de leden vond dat de vergaderingen allen plenair gehouden moesten worden is dit bij de voorgestelde vergaderdata niet als zodanig ingevuld. De ASV heeft binnen de ESO duidelijk gemaakt dat zij hiermee niet akkoord gaat omdat deze organisatie dan bijna als enige buitenspel gezet wordt. Men weet binnen de ESO dat de ledenvergadering van de ASV zich heeft uitgesproken over uittreden als ESO lid als dit doorgedrukt zou worden.

Bij het aantreden van de voorzitter, de heer Veldman heeft de ASV de wens uitgesproken tot een meer democratische werkwijze binnen de ESO te komen. Wij moeten helaas vaststellen dat daar op geen enkele wijze aan tegemoet gekomen is. Sterker, wij merken dat er keer op keer door voorzitter en vice-voorzitter uitspraken namens de ESO worden gedaan die niet als zodanig terug te vinden zijn in de notulen.

Dit optreden van de ASV komt niet uit de lucht vallen. Keer op keer heeft de ASV aangegeven met de werkwijze van het bestuur van de ESO oneens te zijn. Daaruit is voortgekomen een GELE kaart die de ASV aan de ESO heeft uitgereikt op maart 2009 betreffende het ondemocratisch gehalte van de ESO RAAD, en uiteindelijk als uiting van ons protest een afmelding van de ASV voor de ESO-raad van 22 mei 2010. Wij gaven toen aan dat de ESO een platform hoort te zijn waar de particuliere schippers op Europees niveau gesprekspartner wil zijn voor de overheid maar zich steeds meer profileert als uitvoerend orgaan van een nationale (Nederlandse) overheid. Wij hoopten hiermee duidelijk gemaakt te hebben dat voor de ASV de grens bereikt was.

Echter, nu blijkt dat men wederom de wens van de meerderheid van de ESO Raad (maar specifiek de positie van de ASV binnen de ESO) ondergeschikt maakt aan de wens van het dagelijks bestuur is voor ons de maat vol.

Gezien de notulen konden naast de ASV het CNBA, de BvE noch het VBR akkoord gaan met het voorstel van het dagelijks bestuur om niet langer alle ESO vergaderingen plenair te houden. Slechts ONS en CBOB zagen heil in dit voorstel. Hoe kan men dit een democratisch besluit noemen?

De macht binnen de ESO ligt in handen van de Nederlandse kantoorbonden, met de levering van de voorzitter en de secretaris generaal. Die houdt, met de voorstellen die zij doen, een deel van de leden waaronder de ASV buiten de helft van de overleggen. Dit is onacceptabel en wordt door ons gezien als een poging tot muilkorven van een lid van de ESO die een andere kijk op de gang van zaken heeft dan die van het dagelijks bestuur.

Conclusie: Onze samenwerking blijkt opzettelijk onmogelijk gemaakt te zijn.

De ASV onderschrijft nog steeds van harte de statuten van de ESO, de ESO die staat voor het belang van de individuele schipper. Wij hebben echter geen vertrouwen meer in het feit dat dit bestuur de belangen van alle aangesloten leden en daarmee de door hen te vertegenwoordigen schippers goed vertegenwoordigt. In artikel 7 van de statuten staat: " Het dagelijks bestuur dient het vertrouwen te genieten van al de aangesloten organisaties van het land dat zij vertegenwoordigen." Dat vertrouwen is bij de ASV volledig verdwenen. Daarmee voldoet dit dagelijks bestuur niet meer aan de voorwaarden om als bestuur te kunnen functioneren binnen de ESO.

Ons inziens dient het dagelijks bestuur dus per onmiddellijk af te treden.

Wij houden het dagelijks bestuur ervoor verantwoordelijk dat onze wegen zich vanaf dit moment gaan scheiden.

Het ASV bestuur.

Motie ASV

De ESO in vergadering bijeen in Brussel op vrijdag 21 januari 2011.

Overwegende dat het dagelijks bestuur geen recht heeft gedaan aan het uitvoeren van het beleid zoals vastgesteld in de Algemene Raad. Zoals het bepleiten van bodem of kostprijs tarieven in het vervoer.

Overwegende het feit dat herhaalde malen het D.B. naar buiten toe een andere zienswijze namens de ESO deponereert dan in ESO overleggen is besloten, met name rond het omgaan met de crisis.

Overwegende het feit dat het dagelijks bestuur (tegen de wens van de meerderheid van de leden in) besluit een deel van de leden uit te sluiten van vergaderingen en daarmee de essentie van de vertegenwoordiging van de schippers in dit overleg ondergraaft.

Beëindigt haar vertrouwen in het D.B. en nodigt de leden uit hun zetels ter beschikking te stellen en gaat over tot de orde van de dag.

Klacht Delta

Aan Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)
Dienst: Waterpolitie
Postbus 867
3300 AW Dordrecht

Aan: de waterpolitie Hansweert
Kanaalweg 12
4417 ER Hansweert

Rotterdam, 31 januari 2011

betreft: klacht betreffende politieoptreden bemanning P86 dd. Zaterdag 29 januari 2011

Mijne Dames en Heren,

Wij, als ASV zijn door een van onze leden op het volgende attent gemaakt.

De heer Bier, varende op motorspits Delta, heeft de betreffende zaterdag rond 14.30 uur 2 opvarenden van de P86 aan boord gekregen. Op dat moment was de heer Bier varende ter hoogte van boei 35 op de Westerschelde. De heren Nieuwehuizen en Chrispijn, volgens onze informatie vallend onder de verantwoordelijkheid van de waterpolitie Hansweert, onderwierpen de Delta aan een controle. Daaruit bleek dat de heer Bier alleen aan boord was. Hoewel de heer Bier aan alle eisen voldoet om met zijn schip alleen te mogen varen is dat verboden op de Westerschelde.

Hoewel er geen sprake was van een onveilige situatie en er dus geen directe aanleiding was om de heer Bier te controleren staan de beide medewerkers van de KLPD in hun recht, dat staat niet ter discussie. Echter, de vraag blijft wel of dit op dit moment van economische crisis in de binnenvaart nu wel zo noodzakelijk is. Tenslotte weet een ieder dat een klein schip geen matroos kan betalen, zeker niet in deze tijd. Wij willen er aan refereren dat er kortgeleden een AO is geweest door de vaste kamercommissie I&M (infrastructuur en Milieu) het vroegere Verkeer en Waterstaat zoals u ongetwijfeld weet. Hoewel niemand een oplossing had voor de crisis werd hierin wel voorgesteld kleinere schepen te ontzien door soepeler eisen voor te stellen wat betreft de bemanningssterkte. Het zou van enig invoelingsvermogen getuigen als men wat consideratie had met mensen in deze moeilijke situatie, zeker als men weet dat er in het verleden geen ongevallen hebben plaats gevonden te wijten aan het alleen varen. Blijft nog de vraag of het in geval van een ongeval niet verstandiger is slechts alleen aan boord te zijn. In het verleden blijkt toch dat juist kleinere schepen het slachtoffer zijn van vaargedrag van grotere schepen, (politie!)boten met veel golfslag of zeevaart. Wij refereren hierbij aan het ten onder gaan van de Rianca, ook een spits, waarbij de laatste woorden van de kapitein op de zeeboot waren "ik vaar gewoon over je heen" (stond uitgeschreven via het opgenomen marifoongesprek in weekblad de Schuttevaer) wat hij ook gedaan heeft. Een geluk bij een ongeluk is in dit geval dat daar "slechts" de opvarende schipper van de spits en zijn hondje te betreuren waren. Ook willen wij u nog eens wijzen op het filmpje op you-tube betreffende de "bijna ondergang van de Franto". Was dit fout afgelopen dan waren er twee mensen ten onder gegaan. Is dat beter?

Erger wordt het als de heer Bier hieraan refereert door te zeggen dat het veel onveiliger is om zo'n golfslag te veroorzaken dat de kop van zijn schip onder water verdwijnt dan het alleen varen op zich. De betreffende medewerkers pareren deze opmerking met het antwoord "dan moet je maar niet zoveel laden of een hoger boeiing nemen".

Dit antwoord nemen wij de beide heren bijzonder kwalijk. Ieder die een beetje de moeite neemt om zich te verdiepen in wat er zoal is voorgevallen op de Westerschelde kan weten hoeveel angsten vele schippers van juist kleinere schepen hier uitstaan. En dat alles omdat via verdragen men constant zegt dat er geen snelheidsverboden of wat dan ook toegepast mogen worden. Refereren aan goed zeemanschap zoals in het verleden gebruikelijk blijkt ook geen enkel nut te hebben. Als een

politieboot opgeroepen wordt door motorschip Franto omdat door hun vaargedrag de plantjes in de stuurhut in de rondte vliegen zegt men doodleuk "ik vaar toch in het vaarwater".

In het specifieke geval van de Delta had het schip 255 ton geladen. Iedereen die wat ervaring heeft met de binnenvaart weet dat dat zeker niet (te)veel is en het schip lag dan ook absoluut niet diep. Toevalligerwijs is de boeiing van de Delta juist bijzonder hoog, dus deze opmerking raakte kant nog wal. Erger is dat werkelijk gevaar wordt gebagatelliseerd, en de angsten van vele schippers niet serieus genomen.

Kortom onze klacht betreft de houding van beide dienstdoende agenten ten opzichte van de heer Bier. Wij vinden het gedrag ver beneden peil. Wij vragen ook enige coulance in de toekomst ten opzichte van de moeilijke situatie van de meeste binnenvaartschippers op dit moment. We hoeven elkaar het leven toch niet nog moeilijker te maken dan het al is?

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en verwachten op korte termijn antwoord van u betreft deze kwestie

Namens het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging

Sunniva Fluitsma
(vice voorzitter ASV)

CC. vaste kamercommissie I&M

Brief aan de heer van Dalen

Rotterdam, 29 januari 2011

Betreft: persbericht kapseizen mts Waldhof

Geachte heer van Dalen.

Naar aanleiding van uw persbericht en vragen aan de Commissie geven wij u als organisatie van particuliere schippers het volgende in overweging.

Natuurlijk had er al lang materiaal langs de Rijn maar ook elders ter beschikking behoren te liggen om bij calamiteiten direct op te kunnen treden, dat werkt bij spoor en wegvervoer toch ook zo.

Wij hebben uw bemoeienis echter al langere tijd node gemist.

Wanneer er weer eens een stremming voor langere tijd was op kleine vaarwaters zoals in Frankrijk met regelmaat voorkomt hoorden we u niet.

Naar onze mening is met name op de Rijn de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de eerste verantwoordelijke om op te treden richting de Rijnsoeverstaten gezien de rechtsgeldigheid van de Akte van Mannheim.

Zie de bijlage hieromtrent.

U kunt de CCR hier op aanspreken en bij onvoldoende respons lijkt de Europese Commissie de aangewezen instantie. De CCR weet van geen ophouden met allerlei futiliteiten die vanwege de zogenaamde veiligheid aan ons schippers dwingend worden opgelegd.

Het zou beter zijn als er daarentegen wat meer aandacht was besteed aan echte gevaren.

De enorme discussie omtrent de zogeheten centertanks bij dubbelwandige tankschepen is een duidelijke vingerwijzing.

De kennis bij schippers die met deze schepen varen is wel aanwezig. Ze wordt bijna nooit geuit misschien vanwege repressie? Of doodgezwegen uit economische belangen?

Altijd moeten er eerst ernstige ongelukken gebeuren, deze keer zelfs met te betreuren doden, voordat er iets aan wordt gedaan.

De scheepsbouwers uit het verleden waren nog niet zo dom.

Zij stelden onder meer de verhouding van lengte en breedte bij binnenschepen vast als 8 op 1.

Dit geldt voor alle standaard scheepstypen uit het verleden zoals daar zijn: De Spits(38,50m bij 5m), de Kempenaar (50m bij 6,60m), de Dortmunder (67m bij 8,20m) en ook het Rhein-Herne kanaalschip (80m bij 9,50m),

Ook was er een beperkte maximale inzinking.

Iedere ervaren en vakbekwame schipper, zeker degene die het vak in de praktijk leerde, weet bijna intuïtief wat er wel en wat er niet kan en wanneer je zogezegd een rank schip "onder je kont hebt" en past zijn vaargedrag daar op aan.

Alle fraaie stabiliteitsberekeningen ten spijt gebeuren er tegenwoordig steeds vaker ongelukken, om het veelvoud aan bijna ongelukken maar niet te noemen.

In de tegenwoordige scheepsbouw wordt deze goede verhouding van lengte ten opzichte van breedte nog al eens verlaten en verhoogd naar 10 op 1 of erger en ook de diepgang wordt groter.

Dan nog een gedeelte van de lading boven dek of niet volledig gevulde centertanks zonder middenschot en Leiden is in last.

En dat alles om maar zo goedkoop mogelijk te kunnen vervoeren.

Steek uw licht maar eens op bij bekwame scheepsbouwmeesters of ervaren schippers.

Ooit was er in het verleden een Nederlandse scheepsbouwer die zich tegen beter weten in liet verleiden om ergens in Scandinavië een snel en daardoor te rank schip te bouwen.

Het schip ging al bij de eerste vaart nog voordat het buitengaats was geweest in de haven ten onder.

De mensheid is hardleers als ze denkt dat er winst te behalen is.

Plukken we nu de wrange vruchten in Sankt Goar?

Wij danken u bij voorbaat hartelijk voor het feit dat u deze zaak zo serieus oppikt en hopen en verwachten dat we u met dit schrijven ondersteunen en u voldoende op de hoogte gesteld hebben om deze belangrijke zaak aan de orde te stellen.

Bestuur Algemeene Schippers Vereeniging.

Reactie van de heer van Dalen – Tegenreactie ASV

Naar aanleiding van het persbericht van de heer van Dalen betreffende het ongeluk op de Rijn bij de Lorelei heeft de ASV een brief naar de heer van Dalen gestuurd.

Met bijkomende aanhef:

Geachte heer van Dalen,

Hartelijk dank voor uw getoonde betrokkenheid bij de binnenvaart in het algemeen en betreffende de stremming op de Rijn in het bijzonder. Hierbij willen wij, als ASV u van onze ervaringen op de hoogte stellen. Tenslotte zult u niet dagelijks in contact komen met varende schippers. De ASV heeft een varend bestuur en daardoor kennen wij de praktijk als geen ander. Wij voelen ons derhalve genoodzaakt op uw persbericht en vragen te antwoorden. Wij hopen u daarmee een optimaal inzicht te geven in onze zienswijze.

Ik dank u bij voorbaat voor uw aandacht voor dit schrijven.
Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben dan horen wij dat graag..

Met vriendelijke groet

namens de ASV

Sunniva Fluitsma
ASV

(zie vervolg nieuwsbrief waarin de betreffende brief staat)

Daarop kreeg de ASV een reactie. Onderdeel van de reactie was dat de heer van Dalen vroeg zijn reactie te verspreiden onder degenen die van de brief van de ASV op de hoogte gesteld waren.

Dat doe ik dan bij deze, samen met een reactie van de ASV op de opmerkingen van

de heer van Dalen:

“Dank voor uw brief.

Het lukt me niet helemaal daar nu uw steun voor mij uit te lezen eerlijk gezegd. Ik denk bijvoorbeeld aan uw derde alinea. Maar ook aan uw veronderstelling dat ik niet dagelijks in contact zou staan met varende schippers.

Wat betreft de kwestie van de Franse vaarwegen en de belemmeringen in de praktijk voor Nederlandse schippers aldaar, u heeft mij inderdaad niet gehoord maar ik ben daar wel degelijk achter de schermen vorig jaar mee bezig geweest. Dit naar aanleiding van klachten van enkele schippers en verladers. En soms is het dan beter, even niets aan de buitenwereld te laten horen. Dus zonder dat u het wist had ik daar wel degelijk bemoeienis mee. Ik roep u dus op voorzichtig te zijn met bepaalde vooronderstellingen en eerst hoor-en-wederhoor met betrokkenen te plegen.

Dat geldt nog meer voor uw opmerkingen omtrent de situatie op de Rijn. Ik heb wel degelijk **dagelijks** met schippers daar ter plekke gebeld en gemaild. Ik heb ze zelfs ter plekke gesproken: ik was zelf op donderdagmiddag 20 januari jl. in St. Goarshausen. En ik heb dagelijks contact gehad met de CCR over de gang van zaken bij de Lorelei. Dus ook op dat punt roep ik u met nadruk op, niet te snel iets te veronderstellen.

Wat uw opmerkingen over de stabiliteit betreft: ik adviseer u concreet uw opvattingen toe te sturen aan minister Schulz van Hagen. Binnen haar diensten is de IVW verantwoordelijk voor het goedkeuren van stabiliteitsberekeningen bij nieuw- en verbouw. Europa staat hier los van.

Tenslotte, indien u mijn bemoeienis nodig hebt, meldt u dat dan. Kom dan met concrete punten waarmee ik aan de slag kan.

En, ik verzoek u deze mail ook aan uw bestuur te laten lezen. Uw brief is immers namens het bestuur dus ik verzoek u het bestuur in te lichten over mijn reactie. Mocht u uw brief ook aan anderen hebben gestuurd, stuurt u hen dan ook deze mail s.v.p.

Met vriendelijke groeten / Best wishes,

Peter van Dalen

Lid van het Europees Parlement / MEP
www.petervandalen.eu

antwoord ASV:

Geachte heer van Dalen,

Hartelijk dank voor uw snelle en uitgebreide reactie.

Ik zal uw reactie zeker doorsturen.

Ik lees uit uw reactie een zekere irritatie over onze aannames betreffende uw inzet cq uw contact met de schippers. Dat u daarover geïrriteerd raakt bewijst dat u duidelijk betrokken bent bij deze zaak. Dat waarderen wij zeer.

U vraagt om concrete zaken te noemen zodat u daar actie op kunt ondernemen. Sinds 2 jaar zijn wij onophoudelijk bezig de staat van de Franse vaarwegen aan de orde te stellen. Via directe gesprekken met de VNF, een brief vanuit de ASV, een brief van een Franse bevrachter, doorgestuurd aan de VNF, een brief tenslotte vanuit de ESO aan de VNF en meedenken met de voorbereiding van vragen gesteld door respectievelijk Erik Meijer en Dennis de Jong hierover (beiden van de SP).

Echter, wat de Franse vaarwegen betreft blijft het in Europa bijzonder stil. Behalve als het over het kanaal Seine Nord gaat natuurlijk, dan weet mevrouw Peijs te vertellen dat er geen scheepvaart mogelijk is tot aan Parijs. Bedroevend natuurlijk. Stille diplomatie kan zijn nut hebben, maar wij zien nauwelijks enige verbetering in de loop der tijd. Ondertussen zijn wij nu met ons schip op weg naar Zuid-Frankrijk en zitten daar straks zo goed als gevangen omdat de VNF wederom in haar wijsheid heeft besloten diverse vaarwegen tegelijkertijd te stremmen. Nee, geen overmacht. Hier heeft geen ongeluk plaatsgevonden dit is beleid. En daar horen wij u niet over. Maar ondertussen zijn wij voor de diverse bedrijven (en dat zijn er nog heel wat) die langs die vaarwegen liggen geen betrouwbare vervoersmodaliteit meer.

U begrijpt misschien inmiddels dat wij daar dan weer geïrriteerd over raken, omdat daar geen enkele interesse, behalve vanuit de SP voor lijkt te zijn. Wij hebben op dit moment slechts 225 ton bij ons en nog raken wij voortdurend in een kanaal waarvoor wij zeker niet te diep beladen liggen. Dat kost (ons) geld en tijd. Dit is niet nieuw maar niet zo spectaculair natuurlijk als bij de Lorelei. Ook niet zo dramatisch, tenminste niet binnen een kort tijdsbestek. Maar ondertussen speelt ons drama zich al gedurende vele jaren af en zien wij daardoor veel schepen en bedrijven langs de vaarwegen verdwijnen. Daarom vragen wij uw aandacht. De concrete feiten stuur ik u hierbij toe.

* vragen door de SP gesteld naar aanleiding van deze problematiek

* de brief die de ASV gestuurd heeft naar de VNF betreffende specifiek de situatie in de Franse Voegezen

* een overzicht van de problematiek van de Franse vaarwegen verzameld door de vereniging Schuttevaer

* de brief van de Franse bevrachter, origineel en vertaald

* rapport st-Pulgent. Voorgenomen besluit sluiting kanalen

Ik heb natuurlijk nog veel meer informatie voor u. Ook vele foto's om de zaken te illustreren, maar dat lijkt me op dit moment wat ver gaan. Wel wil ik er nog op wijzen dat de heer Dourlent, van het CNBA, een reportage heeft gemaakt betreffende de slechte situatie van de Franse vaarwegen. Als u wilt kan ik u die ook ter beschikking stellen.

Tenslotte geeft u nog aan dat stabiliteit geen onderwerp zou zijn voor Europa, maar hoe zit dat met de rol van de CCR? U weet ongetwijfeld met welke 140 regels de bestaande schepen met terugwerkende kracht worden geconfronteerd, en dat alles onder de noemer veiligheid, dan zou dat in

dit geval geen onderwerp voor de CCR zijn? En het kan toch niet zo zijn dat die CCR geheel buiten Europa om functioneert terwijl de gevolgen toch voor een ieder duidelijk zichtbaar zijn?

U zou moeten kunnen begrijpen dat het voor ons onverteerbaar is dat aan de ene kant bestaande (kleinere) schepen verdwijnen omdat de eisen die aan hen gesteld worden, onder het mom van veiligheid, onmogelijk zijn, terwijl duidelijk gevaarlijke situaties onbespreekbaar lijken. En dat alles omdat "Europa er niet over gaat". Misschien moet Europa er dan maar voor zorgen dat ze daar wel over gaat.

Europa zou haar burgers moeten beschermen tegen calamiteiten als deze. Binnen Europa is er diverse malen voor gewaarschuwd onder andere door een andere bond, de Belgische VBR. Echter daar is niet naar geluisterd. Waarom niet? Het kan toch niet zo zijn dat de schijn ontstaat dat macht en grote belangen door bijvoorbeeld een grote Duitse tankrederij bepaalt hoe de regels tot stand komen?

Geachte meneer van Dalen,

Wij hebben naar u gereageerd naar aanleiding van uw persbericht. U hebt hierin, terecht, de openbaarheid gezocht. In diezelfde openbaarheid reageren wij dan ook naar u.

Wij begrijpen dat het u koud op uw dak valt als u op dit moment veel contact hebt met schippers en wij aangeven dat wij denken dat u niet dagelijks in contact komt met varende schippers. Wij bedoelden dat meer in algemene zin, waarbij uw drukke werkzaamheden normaliter moeilijk te combineren zullen zijn met een regelmatig contact met de diverse segmenten van de binnenvaart.

Wij danken u nogmaals voor uw interesse en hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Met vriendelijke groet

namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma .

Ronde Tafelbijeenkomst

Dit is een kort verslagje van de zesde Ronde Tafelbijeenkomst van het Steunpunt Binnenvaart wat geleid wordt door Lilian van Hielen en wat plaats vond op 16 december 2010 in het Verolmepaviljoen van het Havenmuseum in Rotterdam.

De Ronde Tafelbijeenkomst is geen vergadering er is dan ook geen agenda of verslag van de vorige bijeenkomst. Er worden ook geen namen van personen genoemd

De uitgenodigde aanwezige komen uit alle gelederen vandaan die maar iets met de scheepvaart te maken hebben o.a. Kerkelijke vertegenwoordigers, Binnenvaart organisaties, Boekhouders, Banken, Sociale dienst, Rijks en gemeente belastingdienst, Rijkswaterstaat en Politie hulpverleners, Scheeps verzekeringen. Vertegenwoordigers van onderwijsinstellingen en Internaten. In totaal plm. 40 personen uit het hele land vandaan.

Lilian van Hiele verteld wat ze zoal tegen komt aan problemen waar een varende mee te maken kan krijgen. In de 6 jaar dat dit plaatsvond zijn er plm. 550 aanvragen geweest om hulp waarvan er 483 zijn afgehandeld.

De problemen waar een schipper mee te maken kan krijgen zijn van uiteenlopende aard, zoals huisvesting van gezin, en van kinderen die een internaat moeten verlaten wegens de leeftijd dat ze niet langer op het internaat kunnen verblijven. Ziekte is ook ingrijpend in het gezin, Echtscheiding, En de grootste aanvraag om hulp was de economische crisis.

In 2010 waren er in totaal 173 aanvragen en dat was hoger dan andere jaren het geval was. Er zijn ook veel aanvragen geweest voor de B.B.Z. dat is het Besluit Bijstandverlening Zelfstandige, dat is een tijdelijke uitkering die je kunt ontvangen totdat je weer in je eigen levenbehoefte kan voorzien.

Voor de meeste problemen weet Lilian van Hiele van het Steunpunt Binnenvaart een opening te vinden bij de instanties die de beslissingen moeten nemen, waar je als individueel schipper geen gehoor vindt.

Mogen wij dan ook hopen dat de inzet van Lilian van Hiele voor steun aan een varende die soms buiten zijn eigen wil in de problemen komen nog lang mag voortduren.

Joop Fricke

Verlag van de W.B.R.

vergadering van 17-1-2011 in Rotterdam.

Er zijn een aantal oude havens in de stad van Rotterdam o,a (Haringvliet, Leuvehaven, Rijnhaven, Persoonhaven, Binnenhaven en Spoorweghaven) van het Havenbedrijf Rotterdam naar het Ontwikkeling Bedrijf Rotterdam gegaan. Deze havens mogen dan ook niet meer gebruikt worden door de binnenvaart, maar ze blijven wel jaren ongebruikt liggen. Er is gevraagd aan het O.B.R. om deze havens open te stellen voor de binnenvaart tot er een andere bestemming voor is. Er is een voorstel uit de W.B.R naar het H.B.R. over de voortzetting van het overleg tussen de beiden groepen, daar wordt de volgende vergadering op gereageerd.

In de media komen regelmatig voorstellen van projectontwikkelaars over drijvende of vaste woningbouw in de Maashaven, het H.B.R. heeft de garantie gegeven dat de Maashaven tot 2020 een binnenvaart haven blijft.

De steigers in de Heysehaven (en dat zijn de oude steigers uit de Waaalhaven steiger 1 en 2) worden veranderd en aangepast voor de binnenvaart.

Het binnenvaart havengeld is in 2011 het zelfde tarief als van 2010 , als er per incasso betaald wordt dan is er een korting van 2 % .Er kan bezwaar gemaakt worden tegen het onjuist betalen van het havengeld maar dat moet dan wel binnen 30 dagen.

De nieuw te bouwen Botlek brug wordt net zo hoog als de Spijkenisserbrug en met een doorvaart breedte van 90 mtr. deze brug wordt bovenstrooms van de huidige brug bebouwd.

Er is door de W.B.R. om meer spudpaal plaatsen gevraagd, er is door het H.B.R aan de binnenvaart gevraagd waar ze deze plaatsen dan willen hebben en daar zijn slechts 11 reacties op gekomen uit de binnenvaart.

Bij het invoeren van de havenbeheersverordening heb ik een mail ontvangen van de denktank dat er een schipper bekeurd was bij boord-boord overslag met walkraan wegens gebruik van de schroef om zijn schip tegen schade te behoeden, en dat mag niet meer.

Ik heb dat toen in de W.B.R. voorgelegd, en het antwoord van het H.B.R. is.

In art. 3.7. van de hbver. Wordt het gebruik van schroeven aangegeven. Hierin staat dat onder 1 het gebruik van schroeven is verboden, als het schip langzij een ander schip ligt afgemeerd. Dit houdt principe in het betrokken schip ligt te laden of lossen op een zeeschip.

Als het nautisch niet verantwoord is om het schip vrij van voor of achterschip te houden door middel van afmeerdraden, is het mogelijk om ontheffing aan te vragen bij de Wachtchef VP & O kanaal VHF 19, zodat de schroeven om schade e.d. aan de betrokken schepen te voorkomen gebruikt kunnen worden.

Er is een overschot aan wacht en ligplaatsen voor niet kegelschepen, er besloten om een aantal van deze plaatsen te veranderen in plaatsen voor kegelschepen.

In de media wordt er melding van gemaakt dat er een toenamen is van inbraak op schepen in de Rotterdamse haven, de Zee Haven Politie attendeer de schippers er op met dit ongemak door lieden met lange vingers. De Z.H.P. heeft een SMS alert ingevoerd om de schippers te waarschuwen wanneer ze weer toeslaan. Schippers kunnen zich aanmelden voor deel te nemen aan het alert door een mail te sturen naar ZHP-Binnenvaart@rijnmond.politie.nl

Verslag I & M

Kort verslag van drie workshops over de gevolgen van het afschaffen van de overgangsregelingen technische eisen van de CCR.

In opdracht van het ministerie van Infra en Milieu het vroegere ministerie van Verkeer en Waterstaat, hebben er drie zogenaamde workshops plaatsgevonden over de gevolgen voor het bedrijfsleven door het afschaffen van de overgangsregelingen. De ASV was bij alle drie workshops aanwezig. Verder waren er vertegenwoordigers van CBRB, Kantoorbonden, Waterbouwers, Verenigde Europese binnenvaart ondernemers, aangevuld met deskundigen van TNO, TU Delft, RAFA ramen etc. en uiteraard diverse ambtenaren.

De workshops stonden onder leiding van adviesbureau KplusV die hiervoor ingehuurd zijn door het ministerie. KplusV hebben voorafgaand aan de workshops gesprekken gehad met individuele vertegenwoordigers van bonden en wellicht ook met schippers. Ook bij de ASV zijn ze van tevoren geweest en dus automatisch hebben ze dan schippers gesproken. Na aanleiding van deze gesprekken heeft KplusV een aantal onderwerpen als case eruit gehaald uit het grote aantal overgangsbepalingen.

Bij de eerste workshop is uitgelegd hoe ze het een en ander in kaart proberen te brengen.

Men hanteerde een schema om het een en ander in te schalen d.m.v. hoog risico/lage kosten, hoog risico/hoge kosten, laag risico/lage kosten en laag risico/hoge kosten. Dat is natuurlijk nogal arbitrair. Want op onze vraag in welke mate het veiligheids risico was gewogen, kwam als antwoord, dat is alleen gemeten binnen de regelgeving die voor ligt. Op onze vraag of er geen objectieve criteria zijn gevonden om aan te meten was het antwoord beschamend nee want er zijn geen goede ongevalsstatistieken voor de ongelukken in de binnenvaart. De A.S.V. stelt dus vast dat er maatregelen worden genomen om de binnenvaart veiliger te maken zonder dat er naar de algemene veiligheid situatie wordt gekeken. Dit houdt in dat de veiligste vervoer modaliteit de binnenvaart door deze maatregelen werk gaat verliezen aan de meest onveilige vervoer drager het wegvervoer .

Pikant detail hierbij is ook dat de huidige CCR geen idee meer heeft hoe dit nu allemaal tot stand is gekomen in 1976. Niet op papier is terugvinden wat de motivaties zijn, laat staan dat er nut en noodzaak analyses terug te vinden zijn.

Bij de tweede en derde workshop kwamen de gevolgen van de geluidseisen, gekleurd glas, aanvaringsschot, anker nissen en anker gewichten te spraken. Zonder op al deze punten nu al te inhoudelijk in te gaan is wel duidelijk dat men naar betaalbare alternatieve of afzwakken van de regelgeving zoekt. Bijvoorbeeld geluidseisen, kijken naar wat het vaargebied hoofdzakelijk is en dan wellicht testen op 50% vermogen en niet op 95%. Bij de plaats van de aanvaringsschotten bijvoorbeeld lekstabiliteit laten berekenen en eventueel meer drijfvermogen creëren door polystyreenblokken. Het meten van de gekleurde ruiten was volgens TNO nogal arbitrair, want met welke meter test je en in welk spectrum. Dit betreft veel meer schepen dan vooraf gedacht en ook nieuwbouw tot 1997. Bij dubbelglas is het met het groene glas wat veel gebruikt is al heel lastig om aan de gestelde eis te voldoen. "Pikant" is bijvoorbeeld ook dat de kleinere schepen wel voldoen aan het ankergewicht eisen en juist de grotere schepen niet.

Kortom, anders wordt het weer zo lang verslag. Als ASV hebben wij meerdere keren betoogd dat het stukken eenvoudiger is om de oude regeling weer van kracht te verklaren dus nieuw en verbouw onder de regeling en de rest er buiten.(We hebben tussen de workshops in per mail nog geprobeerd alle bonden achter dit standpunt te krijgen, maar dat is niet echt duidelijk gelukt.) Maar de Rijnvaart commissaris vertelde dat ze geen steun van de andere landen in deze krijgen en dat we daar eens wat aan moeten doen. M.a.w. die Belgen, Fransen en Duitse schippers/ondernemers oefenen geheel geen druk uit op hun bonden in ESO/EBU en hun Rijnvaartcommissarissen.

Verder kwam ter sprake dat men wil proberen dat er een soort ZZP constructie wordt toegepast. Dat houdt in dat familie bedrijven dus bedrijven zonder personeel in loondienst, een aantal vrijstellingen krijgt in de privé sector zeker ook voor de woning.

Het is van groot belang om aandacht te blijven schenken aan de hardheids clause.

De mensen van het ministerie met name de Rijnvaart commissaris hadden daar een hele slechte interpretatie van. De CBRB heeft daar ook heel duidelijk stelling tegen genomen

en wij uiteraard ook want dat slaat nergens op. De ontheffing is tijdelijk en word terug getrokken op het moment dat daar de ruimte voor is. Ook was de stelling dat de zelfstandige experts terughoudender zullen zijn dan de I.V.W. in hun flexibiliteit over de hardheidsclausule. Wij denken dit ook want ambtenaren zijn onaantastbaar en privé experts zijn bang voor hun job. De Rijnvaarcommissaris stelde nog wel, dat als je het niet eens bent met een expert de weg naar de rechter je vrij staat.

.

.