



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief Februari 2012

Uitnodiging Jaarvergadering

Agenda

Verslag ledenvergadering 24 september 2012

Vermindering bemanningssterkte België

Westerschelde - Handhaving, bezwaarschrift Daevanos

Persbericht

Crisis hardheidclausule

SP rapport

Brief havengeld

Verslag gemeente Geertruidenberg met KSV De Amer en ASV

Antwoord walstroom

Gelezen in de Leeuwarder courant

Aanmeldingsformulier ASV

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 24 maart 2012

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 24 maart a.s.

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 23 september 2011
4. Mededelingen
5. Financieel verslag en kascontrole
6. Donateurs
7. Transitiecommite

PAUZE

8. CCR regels
9. Overige regelgeving (radar)
10. Wat verder ter tafel komt
 - nieuwjaarsreceptie
 - zomerse barbecue
11. Rondvraag
12. 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 24 september 2011

1. Opening

Om 13.05 opent de voorzitter Willem Stam de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Er wordt een moment van stilte in acht genomen voor degene die zijn overleden.

De voorzitter leest het verhaal voor van Sunniva Fluitsma met daarin onder andere een opsomming van wat de ASV de laatste tijd allemaal heeft gedaan.

2. Goedkeuring agenda

Het verslag van de vergadering over het kleine schip van vrijdag 23 september komt na de mededelingen.

3. Goedkeuring verslag

Op pagina 3 staat dat de vergadering om 13.00 uur begon, dat moet zijn 10.00 uur.

Verder zijn er geen opmerkingen.

4. Mededelingen.

Sunniva en David zijn in Sete, Zuid Frankrijk

Bouke Veltman kon ook niet komen

Paul Markusse is op Texel.

Jannes Ooms had ook geen tijd.

De ASV en NZ hebben gezamenlijk een brief gestuurd naar allerlei instanties in Frankrijk over de slechte toestand van de Franse vaarwegen. De brief is aangekomen en als er aanleiding toe is wordt er actie ondernomen.

Op 10 oktober is er overleg met het ministerie over de ROSR eisen. Bouke Veltman en Ger Veuger zijn bij 3 sessies geweest over het nut van de eisen en de kosten die het met zich mee brengt. Daar aan voorafgaand hebben David Twigt en Sunniva Fluitsma aan boord van de Franto al een uitgebreid gesprek gehad met V+K waaruit de eerste opzet van de problematiek vastgesteld is. Het rapport is klaar en we zijn uitgenodigd voor een overleg. G.V. zegt dat het rapport nog niet binnen is en dat we er achteraan moeten om het rapport zo snel mogelijk in handen krijgen. (het ministerie geeft pas vanaf 4 oktober de betreffende stukken vrij via de site) Er was veel overeenstemming bij de binnenvaartbonden maar het ministerie is nog steeds bezig te bepalen in welke zin ze het rapport als zodanig over willen nemen. (of alles is overgenomen is de vraag.)

Jo Fricke zegt dat hij stopt met de WBR, hij is nu 74 jaar oud en heeft 26 jaar voor de ASV in het WBR gezeten. J.F. zegt dat hij het altijd graag heeft gedaan maar is de feeling met de Rotterdamse haven een beetje kwijt. Hij is begonnen in het WBR omdat hij uit Rotterdam komt en bijna alle havens in de stad wel heeft kent. Tegenwoordig gaat het bijna alleen nog maar over het Europoortgebied. De vraag is of er iemand de taak van J.F. wil overnemen, daar is even niemand voor te vinden. J.F. gaat op zijn laatste WBR vergadering het mailadres van onze voorzitter doorgeven en vragen of het WBR ons op deze manier op de hoogte wil houden. J.F. neemt nog even door wat er de laatste vergadering is besproken.

Dordrecht en Rotterdam werken samen het is nog niet helemaal optimaal maar daar wordt aan gewerkt. Je kunt nu met je havenbriefje van Rotterdam ook op de meeste plaatsen in Dordrecht liggen. Moedijk wat altijd onder Dordrecht valt zit nu niet bij Rotterdam / Dordrecht. Er zijn ook nog problemen met het drinkwater, in Rotterdam is het gratis en in Dordrecht liggen de waterboten tegen de kant, er zijn twee partijen bezig om de waterboten over te nemen. Nu kunt je alleen water bestellen maar dat is duur of laden bij een bunkerstation. De binnenvaartorganisaties wachten de ontwikkelingen nog even af. Ook in Dordrecht is er nu een brengplicht voor het havengeld net als in Rotterdam.

Verslag toekomst klein schip.

Jos Evens en Ger Veuger zijn bij het overleg geweest.

G. V. doet verslag, EICB is een bureau voor innovatieve oplossingen voor het behoud van het kleine schip. De ASV was in eerste instantie niet uitgenodigd voor het onderzoek. De ASV kreeg het rapport niet via de officiële weg. Toch heeft Sunniva Fluitsma punt voor punt gereageerd namens de ASV op het rapport. Nu is er een nieuw rapport, er zijn veel (weglaten) dingen veranderd in het rapport vermoedelijk naar aanleiding van het commentaar van de ASV (zie nieuwsbrief). Er moet nog veel

gebeuren om de kleine binnenvaart te behouden maar daar is dit rapport niet op gebaseerd. Wel was er een uitleg over de Q-barge, een verhaal van Anton van Meegen. Het zijn bakjes van 45 x 5,80 meter. Ze gaan per 2 of per 4 varen met een duwboot erachter. Het zijn bakjes zonder gangboorden, maar dat de SI dat goed keurt. Het proefmodel voldeed niet en er moet ook een sterke motor komen om er nog een beetje gang in de bakjes te krijgen. Alleen het onderzoek wordt gesubsidieerd, de bakjes moeten natuurlijk zelf worden bekostigd. Moet nog zien of het wat gaat worden. Ook was er een presentatie van Henk Schippers van de ELV over samenwerken.

5. Transitiecommissie.

Ger Veuger doet verslag

Het liefst zou men zien dat de ASV op gaat in het transitiecommittee. Het ministerie vindt dat vooral makkelijk omdat men dan met minder groeperingen te maken heeft. Wel lijkt het er op dat men begrijpt dat de ASV daar niet bij gebaat is. Wij willen dat er een regeling komt om de inkomenspositie van de schipper te verbeteren maar men wil dat de markt zijn werk doet. Kantoor Binnenvaart wil ook transparantie van de markt net als de ASV, maar de definitie van transparantie lijkt erg verschillend te zijn. Het is te hopen dat men gaat inzien dat er markttransparantie moet komen om de binnenvaart te redden maar dat moeten we nog maar zien. De ASV wil wel samenwerken maar alleen als dat in het belang is van de schippers en niet zodanig dat we de eigen inbreng opgeven.

6. Laad en lostijdenbesluit.

Roel Boermann neemt het laad en lostijdenbesluit door, de grootste veranderingen zijn dat er nu word gerekend in uren en niet meer in dagen en dat het overliggeld verhoogd is. De nieuwe regeling wordt niet veel gebruikt mede omdat de binnenvaart geen macht heeft om dit af te dwingen, het ministerie bleek daar heel verbaasd over, en dachten dat dit nu voor alle bevrachtingen zou gelden. De ASV heeft meegedeeld dat de reden waarom de EVO hier zo op aangedrongen is echt niet is omdat men wil dat wij beter betaald krijgen maar omdat deze regeling na 2 jaar ten einde loopt. De regeling loopt 2 jaar en dan is er helemaal geen regeling meer en moet men voor elke reis opnieuw onderhandelen over deze zaken. Ook in België en Frankrijk zijn nieuwe regelingen, deze worden in de Nieuwsbrief en op de website gezet.

7. Witboek

Het Witboek is de Europese visie op het gehele vervoer in Europa. In het nieuwe Witboek staat dat er meer vervoer van de weg naar het spoor en het water moet. Er moet efficiënter worden vervoerd dus minder leeg rijden. Het lijkt erop dat Europa het goed voor heeft met de binnenvaart. Nederland heeft zijn visie gegeven op het nieuwe Witboek en dat word je minder positief. J.E. zegt dat men de doelen die in 2050 gehaald moeten worden wil bereiken door vernieuwen en vergroten en dat werkt niet in de praktijk. De kleine binnenvaart is de grootste concurrent van de vrachtwagen en zou dus meer gestimuleerd moeten worden en niet met allerlei eisen moeten worden geconfronteerd. Ook staat er in het Witboek dat alle (maatschappelijke!) kosten doorberekend moeten worden in de prijs die men voor vervoer betaald (milieu, veiligheid etc.) De Nederlandse staat is daar niet zo enthousiast over, zeker niet als men wil beginnen bij het doorberekenen van de extra schade die vervoer over de weg oplevert. Het milieu moet minder worden vervuild daarom moet er 50% van het wegvoervoer naar het spoor en het water, dat gaat niet lukken met het huidige vervoersbeleid. Om het leeg rijden en varen tegen te gaan zou het vervoer duurder moeten worden gemaakt. Zolang het vervoer bijna niets kost blijf je dat leeg rijden en varen houden. Word het vervoer duurder dan gaat men wel efficiënter vervoeren. Nederland is tegen belasting op het vervoer omdat Nederland een vervoersnatie is. Het voordeel van een doelstelling is dat je in ieder geval je best moet doen om dit te halen. Nederland schuift het de doelstelling van 50% van weg naar rail en water van tafel. We moeten proberen de Nederlandse overheid op zijn verantwoordelijkheid te wijzen om zich aan het Witboek te houden. Ook de externe kosten zouden moeten worden doorberekend en dan komt de binnenvaart veel beter naar voren. Maar de lobby van het wegvoervoer is veel sterker. Er moet nog veel veranderen op Europees vervoersbeleid.

8. Frankrijk

In de inleidende brief van S.F. die de voorzitter heeft voorgelezen is al veel genoemd van wat er allemaal in Frankrijk speelt. We zijn uit de ESO maar proberen toch onze weg te vinden naar de verschillende instanties, dat lukt tot op heden aardig. We krijgen over het algemeen weinig antwoord terug, wat in de ESO ook al zo was. J.E. zegt dat je wel je mening mag geven maar er wordt over het algemeen weinig mee gedaan. De mening van de kantoorbonden wordt als leidraad gezien. G.V. zegt dat we wel aan het ministerie hebben gevraagd of men onze mening nog wel wil horen. Dat wil men

graag omdat wij nog wel eens een ander geluid laten horen maar de politieke mogelijkheden zijn met dit kabinet beperkt dus zullen we nog wel even moeten doorgaan met het verkondigen van onze mening. Op het ministerie is ook veel minder kennis dan voorheen, dat komt omdat er veel minder mensen op het ministerie zijn die steeds meer moeten doen. Ook komen er steeds weer nieuwe mensen.

9. wat verder ter tafel komt.

De ASV is het eens met de bijdrage van 7.50 euro aan het SAB voor het inzamelen van afgewerkte olie en bilge. G. V. in de jaren 80 is met daar over begonnen te denken. Wanneer je individueel moet betalen voor afvalwater dan wordt het voor sommige van ons te duur en dan gaat men het overboord pompen. Dat is natuurlijk niet goed voor de bedrijfstak. Vandaar dat men heeft bedacht om het gezamenlijk te gaan betalen. De ASV is een voorstander van deze regeling.

10. Sluiting

De voorzitter Willem Stam sluit de vergadering om 17.15 bedankt de aanwezigen en wenst een ieder een behouden thuiskomst.

Vermindering bemanningssterkte België / Wallonie

Naar aanleiding van een vraag vanuit het ASV bestuur over wat de regelgeving nu precies is met betrekking tot alleenvaart in (specifiek) Wallonie, volgt hieronder een aantal antwoorden.

Bericht van Karel Verbergh (VBR)

De Belgische regering in lopende zaken heeft, op 30 nov 2011 de Belgische bemanningsregeling nogmaals aangepast.

De bemanningsregeling van vóór 31.12.2011 was voor schepen >55m (alleenvaart) een kopie van de Rijnvaart en daardoor strenger als de eerder aangepaste Nederlandse bemanningsregeling.

Behalve de regels voor de alleenvaart is er in België vanaf 1.1.2012 een harmonisatie NL / B.

Omdat deze aanpassing lang in de "kast" is blijven liggen en ondertussen de regels voor de alleenvaart in NL van een tijdelijke naar een permanente regeling reeds waren overgegaan is dat, in de nieuwe wet van 30 november 2011 in België niet "of nog niet" meegenomen.

In Bijlage de nieuwe wet van 30 Nov. 2011 in Staatsblad op 12 December 2012 ingaande op 1 Januari 2012.

Jos Evens heeft ook het een en ander uitgezocht:

voor de federale wetgeving, zie:

<<http://www.itb-info.be/files/cms1/Koninklijk%20besluit%20van%209%20maart%202007%20houdende%20de%20be-manningsvoorschriften%20op%20de%20scheepvaartwegen%20van%20het%20Koninkrijk.pdf>>

pagina 16, art. 20: Schepen <55 m.

art.20, paragraaf 2: par. 1 n.v.t. op vaarwegen met een eigen vaarwegbeheerder.

Hieruit volgde de opstelling van Wallonië, het verbod op alleenvaart op de rivieren in Wallonië: Avis a la batellerie 2007/22/158 dd. 27-06-2007

<<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/RIS/avb.do?num=20070627-22%28158-163%29>>

Dit verbod is dus komen te vervallen en vervangen door een vergelijkbaar verbod bij hoog water.

zie:<<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/RIS/avb.do?num=20111004-33%28158-276%29>>

Voor wat betreft de bepaling, dat de (ROSR)bemanningsvoorschriften "niet" gelden voor kanaalspitsen, zie het Reglement Scheepvaart Personeel Rijnvaart (RSP), in werking sinds juni 2011:

<http://www.ccr-zkr.org/files/documents/reglementSTF/stf1_102011_nl.pdf> , artikel 3.21.

Jos Evens

Klacht Daevanos

Aan: **Politie Regio 19: Regio Zeeland**

Alg. telefoonnummer: 0900-8844

t.a.v. Klachtencoördinator

Postbus 5009

4330 KA Middelburg

Aan Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)

Dienst: Waterpolitie

Postbus 867

3300 AW Dordrecht

Aan: de waterpolitie Hansweert

Kanaalweg 12

4417 ER Hansweert

Rotterdam, 31 november 2011

betreft: klacht betreffende politieoptreden bemanning P44 dd. Zaterdag 27 oktober 2011

Mijne Dames en Heren,

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

De heer Evens, varende op motorspits Daevanos, heeft de betreffende datum rond 12.45 uur 2 opvarenden van de P44 aan boord gekregen. Op dat moment was de heer Evens net in Hansweert naar buiten geschut. De beide heren, vermoedelijk vallend onder de verantwoordelijkheid van de waterpolitie Hansweert, onderwierpen de Daevanos aan een controle. Daaruit bleek dat de heer Evens alleen aan boord was. Hoewel de heer Evens aan alle eisen voldoet om met zijn schip alleen te mogen varen is dat verboden op de Westerschelde. De heer Evens heeft daarom ook een boete gekregen.

Hoewel er geen sprake was van een onveilige situatie en er dus geen directe aanleiding was om de heer Evens te controleren staan de beide medewerkers van de KLPD in hun recht, dat staat niet ter discussie.

De kern van onze klacht ligt hierin dat de wijze waarop de controle plaats gevonden heeft ons inziens in strijd is met de toegestane gang van zaken. Dit was geen steekproef meer, dit was een bewuste actie gericht op een schipper. Wij zullen u in deze brief deze gedachtegang nader verklaren.

Wie is de ASV?

De ASV is dé belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de Europese waterwegen. Een groot deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie en aan thema-overleggen gericht op de binnenvaart bij het ministerie. Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten en het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken of niet (tijdig) de plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Achtergrondinformatie

Zoals u ongetwijfeld zult weten mogen binnenschepen tot een max. lengte van 55 meter in Nederland met een verminderde bemanningssterkte varen indien zij met extra technische voorzieningen zijn uitgerust. Op de Westerschelde is dit echter niet toegestaan, waartegen reeds een aantal jaren door beroepsorganisaties van binnenschippers, met redenen onderbouwd, bezwaar wordt gemaakt. Het traject Hansweert-Terneuzen (ca. 25 km, bij goed tij ca. 1,5 uur varen) maakt een belangrijk en veilig onderdeel uit van de Noord-Zuid route tussen Nederland, België en Frankrijk.

Omschrijving van de situatie:

De "Daevanos" was ledig onderweg naar Gent, om daar 27-10-2011 te laden. De schipper had de opdrachtgever verzocht, de laaddatum aan te passen, zodat hij in het weekend samen met zijn partner de Westerschelde kon oversteken, maar de verlader was daartoe niet bereid.

De "Daevanos" was rond 12.00 u. in Hansweert naar buiten geschut. De schipper heeft ontheffing van de minimum-bemanningseisen conform de regelgeving en was alleen aan boord. Aangezien het getij nog niet gunstig was, meerde de schipper af op de wachtplaats langs het m/s "Albatros" om het keren van het tij af te wachten, rond 13.30 u.. De schipper overlegde met de schipper van de "Albatros", of het evt. mogelijk was, om gekoppeld naar Terneuzen te varen. Dit met tegenzin, het is wettelijk toegestaan maar onverstandig, aangezien er door de dikwijls zeer hoge golfslag van de zeevaart gemakkelijk schade aan de

schepen en aan de meertouwen kan ontstaan. Hier werd dus van afgezien. Om dit gevaar te vermijden, besloot de schipper, om in het kielzog van een schip naar Terneuzen te varen.

Om ca. 12.45 u. kwam het voornoemde patrouillevaartuig de voorhaven binnen en bleef daar stand-by. Een zestal andere schepen, die de voorhaven verlieten richting Terneuzen werd ongemoeid gelaten, maar toen de "Daevanos" achter het laatste schip de voorhaven verliet, werd deze direct gevolgd door de P44 die, eenmaal op stroom gekomen, direct voor controle langs zij kwam, hoewel men gedurende een uur binnen de voorhaven de gelegenheid tot controle had gehad.

De 2 beambten, die aan boord kwamen, stelden, dat zij een alcoholtest kwamen doen en de bemanningsstreckte kwamen controleren. Waarop schipper Evens meteen verklaarde, alleen aan boord te zijn en stelde, dat die controle wellicht niet toevallig was. Dat werd bevestigd, want "men had wel zo'n vermoeden".

Dat het wettelijk toegestaan was, om gekoppeld met een ander schip over te steken, werd bevestigd, tegelijk met de vermelding, dat dat een uiting van slecht zeemanschap zou zijn geweest.

De geconstateerde situatie leidde tot een bekeuring. Een van beide ambtenaren suggereerde nog het bij een waarschuwing te laten. Dat werd door zijn collega geweigerd, aangezien de Officier van Justitie blijkbaar een norm had uitgevaardigd, dat in voorkomende gevallen alleen naar het aantal bemanningsleden gekeken werd en geen rekening werd gehouden met een evt. ondergeschikte functie van een ontbrekend bemanningslid. Het in dit geval ontbreken van een lichtmatroos naast de bevoegde schipper was een getalsmatige onderbezetting van 50%, waarbij standaard een bekeuring moest volgen.

Bezwaar

Gezien voorgaande omschrijving van het gebeuren zal duidelijk zijn dat de ASV bij deze bezwaar aantekent tegen de manier, waarop i.c. op de Westerschelde de Rijkspolitie te water binnenschepen controleert.

In het bijzonder betreft het controles op de aanwezigheid en samenstelling van de bemanning en daarbij weer in het bijzonder de schepen uitgerust voor eenmansvaart. .

De ASV kan zich niet aan de indruk onttrekken dat er selectief wordt gecontroleerd op motorschepen beneden de voornoemde lengtegrens, waarbij schepen van het type "spits" nog extra veel last hebben, aangezien "alleenvaart" bij deze schepen relatief veel voorkomt

De klacht, die wij hierbij willen neerleggen, betreft de volgende punten:

- 1) Schepen beneden de 55 m.-grens, en in het bijzonder spitsen, worden zonder gevaar-aanleiding en verhoudingsgewijs beduidend veel gecontroleerd,
- 2) De meest waarschijnlijke reden, waarom de beambten in dit geval konden stellen, dat zij een vermoeden hadden, is, dat zij inzage hadden gehad of informatie hadden gekregen via de sluis uit het IVS-systeem. Het is bij wet verboden, om op basis van op die wijze verkregen gegevens te controleren/bekeuren.
- 3) De rivierpolitie heeft doelbewust geen gebruik gemaakt van de ruime mogelijkheid, de "Daevanos" preventief te controleren/adviseren tijdens zijn verblijf in de voorhaven, waarbij het belang om te "scoren" kennelijk zwaarder telde dan het belang de veiligheid te dienen of naleving van de wet te bevorderen.
- 4) Het hanteren van de regel "koppen tellen" stelt kleine schepen sterk in het nadeel, omdat de standaard bemanning bij deze schepen uit 2 personen bestaat en er bij deze schepen dus altijd een (dure) bekeuring volgt, terwijl grotere schepen slechts een waarschuwing krijgen.
- 5) Collega's, die in de regio Terneuzen goed bekend zijn en met name zicht hebben op de controlerende ambtenaren, geven aan, dat het veelal slechts één of twee ambtenaren zijn, die deze zeer gerichte en strenge controles uitvoeren.

E.e.a lijkt ons niet de bedoeling van de wetgever in het kader van een billijke, rechtvaardige en zinvolle regelgeving, c.q. handhaving en vernemen gaarne hierop uw antwoord.

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
Hoogachtend,

Sunniva Fluitsma
(vice voorzitter ASV)

telefoon:

06-53532991

e-mail:

twigt.franto@vaart.net

J.L.H.A.M. Evens,
schipper m/s "Daevanos",

We blijven proberen te pers te interesseren voor de bedreigingen van de binnenvaart.

Onderstaande is een deel van de tekst die is verstuurd naar verschillende televisieprogramma's

De kleine vrachtschepen gaan binnen een paar jaar verdwijnen!

Onzinnig, onnodig en onvervangbaar! Help ons dit doemscenario tegen te houden.

Waar gaat het om?

De conclusie is dat er binnen een aantal jaar de schepen onder de 1000 ton moeten verdwijnen, en een groot deel van de schepen tot 1500 ton. Dat betekent dat vervoer dat nu over water gaat over de weg zal moeten gaan..

Dat is in strijd met het Europese Witboek vervoer.

Bovendien betekent het dat de haarvaten van de vaarwegen niet meer voor vrachtvervoer gebruikt kunnen worden.

Plaatsen als: Delft, Den Haag, Doetinchem, Slootdorp, Middenmeer, Helmond, Haastrecht, Coevorden, Lieshout (Bavaria!), etc, etc zullen hun vervoer over water kwijt zijn.

Consequentie:

* er komen zo'n 70.000 extra vrachtwagens op de weg met alle voor de hand liggende gevolgen.

* Bedrijven die afhankelijk zijn van aanvoer over water zullen verdwijnen

Hoe komt dat?

De CCR (Centrale Rijnvaartcommissie) legt onhaalbare eisen op aan oudere schepen, in een eigen rapport heeft men al geconcludeerd dat de kleinere schepen hier nooit aan kunnen voldoen.

Wat doet Nederland?

Minister Schultz steekt geen hand uit want ze vindt de schepen niet rendabel genoeg.

Maar de staat zelf heeft door het afschaffen van de schippersbeurs ervoor zorggedragen dat we niet meer rendabel KUNNEN ZIJN. Bovendien heeft de staat samen met de banken een enorme overcapaciteit in de binnenvaart in de hand gewerkt is dus minstens mede schuldig aan het onrendabel zijn van de binnenvaart.

De staat heeft ook **de afspraken niet nagekomen** die gemaakt zijn met de schippers bij het opheffen van de schippersbeurs, zoals:

- Er is geen markttransparantie (waardoor schippers geen enkele marktmacht hebben)
- de beloofde evaluatie van de gevolgen van de vrije markt voor de binnenvaart is nooit gehouden.

De enige partij die zich tot nu toe zich hier wat van aantrekt is de SP. Zowel op Europees gebied (Dennis de Jong) als binnen Nederland

In de tweede kamer: (zie op de SP site: "De schipper aan het woord")

Maar ook provinciaal (Lies van Aelst die zich bezig houdt met Zuid-Holland en probeert juist vervoer over water te stimuleren)

Bijna te laat

De CCR heeft nog een jaar respijt gegeven in verband met de crisis (en meegedeeld dat dat het laatste jaar is) Daarna moeten ook bestaande schepen aan onmogelijke nieuwbouweisen voldoen (140 regels). Het is noodzakelijk dat de CCR (bijna onaantastbaar) teruggefloten wordt. Dat lijkt simpeler dan het is want de organisatie hoeft aan niemand verantwoording af te leggen.

Wat wij willen

Wij willen graag dat de mensen weten welke Kafkaïaanse toestanden in dit Europa bestaan. Waarbij men voortdurend zegt te hechten aan milieu maar andere keuzes maakt.

Wij willen dat deze schone, veilige vervoerstak kan blijven bestaan.

Daarom is onze enige hoop een zo'n grote algemene verontwaardiging hierover dat de politiek gedwongen wordt om eindelijk eens echt voor de binnenvaart te kiezen en daardoor de CCR gedwongen wordt deze werkwijze te herzien.

uitzending

Wij weten zeker dat het in ieder geval een heel interessante uitzending kan worden. Waarbij mensen de werkwijze van dit soort wonderlijke instanties en hun desastreuze uitwerking duidelijk wordt. Maar ook waarin duidelijk wordt hoe de politiek in Nederland omgaat met al die bedrijven die aan de haarkvaten van de vaarwegen gevestigd zijn, de schippers die broodwinning, pensioen (het schip is natuurlijk niets meer waard) en woning kwijtraken, het milieu, het witboek vervoer en de door hen zelf gemaakte afspraken.

Ik hoop u hiermee tot zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben, en u enthousiast gemaakt te hebben voor een eventuele uitzending.

Natuurlijk willen wij heel graag al uw vragen beantwoorden en eventueel zaken verduidelijken.

Onderstaande hebben we naar de schrijvende pers gestuurd, en komt van Ger en Tineke:

Omdat wij merken dat de gevolgen van het verdwijnen van de kleine binnenvaartschepen gebagatelliseerd wordt hebben we eens op een rijtje gezet wat de gevolgen voor de Nederlandse bedrijven aan de vaarwegen zullen zijn.

De gevolgen die optreden als de C.C.R.ROSR bepalingen (over 1 jaar) worden doorgevoerd zullen desastreuus zijn voor de vervoerssituatie in Europa. Ook voor Nederland zijn de gevolgen zeer ernstig. Als de schepen tot 1000 ton uit de markt verdwijnen omdat ze niet meer door de onmogelijke keuringen komen zijn de volgende plaatsen in Nederland niet meer bereikbaar voor binnenvaart vervoer:

Zierikzee , Goes , Middelharnis , Spijkenisse , Brielle , Delft , De Haag , Leiden , Lisse , Hillegom , Aalsmeer , Halfweg , Oudekerk aan de Amstel , Uithoorn , Woerden , Bodegraven , Haastrecht , Oudewater , Hilversum , Amersfoort ,

Alle drie de Flevopolders onbereikbaar dus ook Almere , Lelystad en Dronten.

Verder Heerhugowaard , Schagen , Winkel , Kolhorn , Medenblik , Middenmeer , Slootdorp , Dokkum , Lauwersoog , Zoutkamp, Assen en de gehele provincie Drente met uitzondering van Meppel

Dus ook Hoogeveen , Coevorden , Emmen , Gramsbergen , Hardenberg , Vroomshoop , Vriezenveen , Doetinchem , Uft , Weert , Buddel , Nederweert , Sommeren , Helmond , Eindhoven , Lieshout , Son , Breugel , Best , Oirschot , Hilvarenbeek , Tilburg , Roosendaal , Oud Gastel , Steenbergen en Zevenbergen

Dit is geen complete opsomming !!.

Als u wilt dat dit gebeurt doe dan niets , als u denkt dit mag niet plaatsvinden Kom dan snel in beweging anders hoeft het niet meer en is het leed al geschied .

Ger Veuger A.S.V.denktank en 60 jaar op het water en in diverse vertegenwoordigende instanties het openbaar belang gediend.

Wilt u tegenhouden dat al deze binnenvaart wordt vervangen door vrachtwagen? En/ of mocht u hier meer over willen weten bel mij of mail mij.

Sunniva Fluitsma

vice-voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

Crisis Hardheidsclausule

Naar het ministerie verstuurd, maar nog onbeantwoord gebleven:

Mijne heren,

Ik stuur u hierbij een bericht door dat ik heb ontvangen van de vice-voorzitter van de VBR (vereniging tankvaart in België).

Ik stuur het op om 2 redenen.

1) men heeft mij gevraagd met concrete voorbeelden te komen gezien de opmerkingen die wij hebben gemaakt over het rapport van K plus V. Daarbij heb ik mondeling al aangegeven dat ik niet snapte dat de verplichting van het dubbel hydraulisch stuurwerk niet in het rapport voorkwam als probleem omdat ik alle gegevens inclusief een offerte (van 25.000,-) heb aangeleverd plus de naam van het betreffende installatiebedrijf dat zelf in Straatsburg heeft verteld dat dit een weinig zinvolle verplichting is.

Nu ziet men hierbij tot hoe hoog de bedragen op kunnen lopen, en dat geldt voor een groot of klein schip, dat maakt niet uit.

2) Bovendien ziet men ook hoe verwarrend de werking van die hardheidsclausule is, want tussendoor zijn de 'gewone' keuringen van kracht en die lijken niet onder de hardheidsclausule te vallen, of wel maar dan nog blijft de schipper afhankelijk van de medewerking van zo'n installatiebureau.

Ik hoop dat ik op korte termijn hierover een reactie tegemoet kan zien.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

ASV

Hieronder volgt het betreffende bericht:

In 2010 heb ik, als eigenaar v een enkelwandige tanker, gebruik gemaakt van de Hardheidsclausule en het CvO werd vernieuwd tot 31.7.2015.

Toen vorige week een techniker v Promac (Zaltbommel) aan boord was om de opvoerpomp te vervangen, vroeg ik hem om meteen de 3 jaarlijkse keuring nù te doen i p v in 2012.

Ik kreeg te horen dat onze huidige installatie niet voldeed aan de nieuwe eisen en er eerst, conform de nieuwe wetgeving voor ca: 60.000 € moest geïnvesteerd worden, anders kon er geen nieuw 3 jarig keuringscertificaat voor het Hydraulisch stuurwerk afgeleverd worden.

Ik denk dat deze denkwijze niet strookt met de geest v d hardheidsclausule en dat tussentijdse inspecties rekening moeten houden met de Hardheidsclausule en de daaraan gerelateerde geldigheidsdatum van het CvO.

Nu de datum om gebruik te maken v d Hardheidsclausule ook nog een jaar verlengd is zal het voorgaande duidelijk gemaakt moeten worden aan de installateurs.

Nu er nog nauwelijks nieuwbouw is zouden installateurs natuurlijk maar al te graag "inbreken" op de Geldigheidsdatum v h CvO.

Het rapport van de SP over de kleine binnenvaart

Op 19 januari jl. is er een AO (Algemeen overleg) over de binnenvaart geweest met de vaste kamercommissie I&M (Infrastructuur en milieu) Daarin heeft Farshad Bashir namens de SP onderstaand rapport gepresenteerd. Dit kwam mede tot stand door een inventarisatie van toekomstige knelpunten bij het verdwijnen van de kleine schepen door Ger en Tineke Veuger. Voorafgaand aan het verschijnen van het rapport hebben Bouke Veltman, Sunniva Fluitsma en David Twigt namens de ASV een overleg gehad met onder andere Jurgen van der Sloot en Farshad Bashir. Wij zijn verheugd op te mogen merken dat de SP de opmerkingen van de ASV bijzonder serieus neemt zoals het rapport dat uitgereikt is aan minister Schultz bewijst.

Het volledige rapport valt te lezen via

http://www.sp.nl/service/rapport/120119_Binnenvaart.pdf

De Kleine Binnenvaart in zwaar weer

Grote gevolgen voor bereikbaarheid steden en gemeenten

Door
SP-Tweede Kamerlid Farshad Bashir
SP-Fractiemedewerker Jurgen van der Sloot
januari 2012

WOORD VOORAF

Nederland heeft ruim vijfduizend kilometer aan vaarwegen en ruim zesduizend binnenvaartschepen. Ideaal dus om te transporteren over water. Nu wordt 30% van goederen over water getransporteerd en er is nog voldoende capaciteit om verder te groeien, dit in tegenstelling tot de wegen die zwaar gebukt gaan onder files en verstoppingen. Een klein binnenvaartschip kan ongeveer evenveel vervoeren als veertien vrachtwagens. Dat maakt binnenvaart de meest efficiënte, milieuvriendelijke en betaalbare manier van transport.

De binnenvaart heeft het in de afgelopen jaren zwaar gehad. De economische crisis heeft hard toegeslagen, waardoor vooral veel kleine binnenvaartschippers gedwongen zijn gestopt. Elk binnenvaartschip dat stopt is er één te veel. Het zorgt er namelijk voor dat meer vrachtverkeer over de wegen moet.

De SP heeft eerder de problemen in de binnenvaart aangekaart. In 2009 heeft voormalig verkeerwoordvoerder van de SP, Emile Roemer, een groot onderzoek gedaan onder ruim zeshonderd schippers. Hieruit bleek dat er sprake is van een afname van vrachtvervoer over water en dalende vrachtprijzen. Ook werd duidelijk dat een groeiend aantal schippers in financiële problemen kwam en personeel moest ontslaan of zelf failliet ging. Tegelijk kon uit het onderzoek ook geconcludeerd worden dat door alle problemen in de binnenvaart een kwart van de schippers overwoog om de binnenvaart te verlaten. Dit heeft een daling van de waarde van de schepen tot gevolg. Inmiddels zijn we bijna tweeënhalf jaar verder en ontvangt de SP nog steeds veel verontrustende signalen over de binnenvaart. Na de harde klappen door de economische crisis hangen nu ook nog de regels van de CCR op het gebied van veiligheid en milieu als een molensteen om de nek van de schipper. Daarnaast heeft het kabinet besloten om te bezuinigen op het onderhoud van kleine vaarwegen. Voor de SP zijn deze ontwikkelingen reden om opnieuw te kijken hoe de binnenvaart er voor staat en wat noodzakelijk is om toekomst van de (kleine) binnenvaart in Nederland zeker te stellen.

AANBEVELINGEN BEHOUD KLEINE BINNENVAART

Om te voorkomen dat een groot deel van de steden en gemeenten in de nabije toekomst niet meer per water is te bereiken moet snel actie worden ondernomen. Zo moet de binnenvaart actief gestimuleerd worden: financieel en beleidsmatig. Onzinnige en overbodige regels en eisen moeten van tafel.

- Onderhoud en renovatie van kleine vaarwegen en kunstwerken moet weer prioriteit krijgen.
- Het kabinet moet bodemtarieven invoeren voor de binnenvaart om te voorkomen dat schippers langdurig gedwongen worden onder de kostprijs te varen.
- Er dient een systeem van markttransparantie te komen zodat vraag en aanbod op een open en eerlijke manier bij elkaar kunnen komen zonder dat er marktmanipulatie plaats vindt.

- In Europees verband moet de binnenvaart tot prioriteit gemaakt worden zodat andere Europese landen ook blijven investeren in de vaarwegen.
- Zorg voor vrijstelling van de ROSR-bepalingen (dat schippers verplicht hun schip met terugwerkende kracht aan te passen aan nieuwbouweisen) voor schepen van voor 1985, door de eindigheid van de overgangsregeling af te schaffen, of door de eisen voor deze schepen te herzien.

HET KLEINE SCHIP VERDWIJNT

Het kleinere binnenvaartschip, tot 1000 ton, is essentieel om de steden en gemeenten die aan kleinere vaarwegen liggen te bevoorraden. Juist de schippers van deze kleinere binnenvaartschepen (dreigen te) stoppen, omdat ze financieel het hoofd niet meer boven water kunnen houden.

Daarnaast hangen de zogenaamde ROSR-bepalingen (Reglement onderzoek schepen op de Rijn) als een molensteen om de nek van de schippers. Deze bepalingen, opgesteld door de CCR (Centrale commissie voor de Rijnvaart), stellen schippers verplicht om hun schip aan te passen aan (140!) zeer strenge normen op het gebied van veiligheid en milieu.

De meeste kleinere binnenvaartschepen stammen echter uit de jaren 60 en 70 en kunnen nooit aan deze eisen aangepast worden zonder dat de kosten hiervan net zo hoog worden als de waarde van het schip. Of in sommige gevallen zelfs een meervoud van de waarde van het schip.

De mogelijkheden om aan alle eisen te kunnen voldoen is vaak beperkt. Hierdoor is de sloop of verkoop als woonschip vaak nog de enige mogelijkheid. Afgelopen jaar zijn naar schatting 15 tot 20 schepen per week gesloopt! Als het kleine binnenvaartschip verdwijnt, zal dit desastreuze gevolgen voor de binnenvaart in Nederland en Europa hebben.

Hierdoor zal in strijd met de Europese doelstellingen vervoer over water afnemen en vervangen worden door vervoer over de weg.

Eind vorig jaar vroeg de Scheepvaartkrant aan hun lezers hoe ze het jaar 2011 hebben ervaren. Schrikbarend is dat ruim de helft aangeeft op de rand van het faillissement te verkeren en graag wil stoppen. In 2009 kwam uit het SP-onderzoek "De schipper aan het woord" naar voren dat ruim een kwart wilde stoppen. De poll van de Scheepvaartkrant is geen representatief onderzoek, maar geeft wel aan de situatie in de binnenvaart er niet beter op is geworden.

DE ROSR BEPALINGEN

De zogenaamde ROSR bepalingen bestaan uit allerlei eisen aan schepen. Deze regels zijn opgesteld door de CCR, de Centrale commissie voor de Rijnvaart. De afgelopen tijd konden schippers nog gebruik maken van de crisishardheidsclausule die was ingesteld in verband met de crisis. Hierdoor hoefden de schepen nog niet aan alle eisen te voldoen.

Nu is de CCR van mening dat de crisis voorbij is en de binnenvaartschepen wel moeten voldoen aan deze strenge eisen. In totaal zijn er 140 eisen die betrekking hebben op zaken zoals:

- scheepsbouwkundige eisen,
- veiligheidsafstand, vrijboord en diepgangsschalen,
- manoeuvreereigenschappen,
- stuurinrichtingen,
- stuurhuis,
- werktuigbouwkundige eisen,
- elektrische installaties,
- uitrusting,
- verblijven,
- vloeibaargasinstallaties voor huishoudelijk gebruik.

Schippers van kleinere schepen geven aan nooit te kunnen voldoen aan deze strenge eisen. Dit blijkt ook uit een Duits onderzoeksrapport uit 2009 dat is opgesteld in opdracht van de CCR. De totale kosten om aan de eisen te voldoen liggen vaak hoger dan de waarde van het schip. Bovendien zijn de eisen vaak technisch onhaalbaar.

Zo is een van de eisen het hebben van een dubbel hydraulisch stuurwerk wat tussen de 30.000 en 60.000 euro kost.

Nog los van deze eisen waarbij men met oude schepen aan nieuwbouweisen moet voldoen, gaat de CCR door met het stellen van extra eisen waarvan het nut en noodzaak door niemand kan worden onderbouwd.

Zo zouden bepaalde type radars niet meer voldoen (omdat die niet voor de crisishardheidsclausule in aanmerking kunnen komen). Om deze te vervangen is de schipper rond de 15.000 euro kwijt. Alleen al met de bovenstaande twee eisen is de schipper tussen de 45.000 en 75.000 euro kwijt.

In de praktijk betekent dit dat deze schepen gesloopt worden of omgebouwd worden tot woonschip. Hierdoor komt een einde aan transport over de kleine vaarwegen.

Om het kleine schip tegemoet te komen is het noodzakelijk dat de eisen vanuit de CCR worden herzien, zodat een schipper op een redelijke wijze kan voldoen aan de ROSR-bepalingen. Een andere mogelijkheid is om de eindigheid van de overgangsregeling af te schaffen. Hiermee wordt voorkomen dat een schipper met terugwerkende kracht aan de nieuwe ROSR-bepalingen moet voldoen.

VRACHTPRIJZEN

De binnenvaart heeft nog altijd te maken met een behoorlijke overcapaciteit. Deze neemt nog steeds toe omdat er grote nieuwbouwschepen op de markt komen. Hierdoor staan de vrachtprijzen onder druk.

De prijzen zijn sinds 2008 door de crisis fors gedaald: tot wel 50%. Dit levert problemen op voor zowel grote als kleine schippers. Het verwachte economische herstel blijft uit of is onvoldoende. De verwachting is dan ook dat deze overcapaciteit nog zeker tot 2015 zal aanhouden. NEA, een transportonderzoeksbureau, verwacht na 2015 pas groei in de binnenvaart.

De vraag is of de kleine binnenvaart de komende jaren nog zal overleven. Los van de ROSR-bepalingen van de CCR zijn de vrachtprijzen nu zo laag dat dit voor veel schippers een faillissement zal betekenen.

Dit kan worden opgevangen door bodemtarieven in te voeren. Deze zouden kunnen worden vastgesteld door de NEA.

Eisen stellen aan tarieven van vracht is in Europa niet ongebruikelijk. In Frankrijk en België is het bijvoorbeeld wettelijk verboden om onder de kostprijs vracht te vervoeren via het water.

Daarnaast is de markt onvoldoende transparant en is zowel het bedrijf dat de vracht wil vervoeren als de schipper geheel afhankelijk van een bevrachter. Beiden weten niet of er veel vraag of aanbod is. Zonder te weten hoe het in de markt voor staat moeten zij blindelings vertrouwen hebben in de door de bevrachter gehanteerde tarieven en deze

voor "marktconform" aannemen. Transparantie dient ook voor de bemiddelingskosten te gelden. Een bevrachter profiteert nu namelijk zowel van de provisie van de schipper als van het prijsverschil tussen het bedrag dat hij doorrekent aan de klant en betaalt aan de schipper.

ONDERHOUD VAARWEGEN EN KUNSTWERKEN

Goed onderhoud aan vaarwegen en de mogelijkheid om voldoende van de kunstwerken als (geopende) bruggen en sluizen gebruik te kunnen maken is van groot belang voor het behoud van de vaart op deze wegen.

Nu zien we dat er bekibbeld wordt op het onderhoud van vooral de kleinere vaarwegen en de bediening van de vaarwegen.

De prioriteiten worden verlegd naar de grotere vaarwegen en belangrijke kunstwerken (bruggen/sluizen). Ook wordt het onderhoud gefaseerd uitgevoerd. Het gevaar dat hierdoor dreigt is dat de kleinere vaarwegen, de haarvaten van het vaarwater, worden vergeten.

Op termijn zullen deze vaarwegen dichtslibben en zullen schepen daar nog meer oponthoud ondervinden. Daardoor zullen de kleine vaarwegen niet langer geschikt zijn voor het vrachttransport wat grote nadelige gevolgen zal hebben voor de binnenvaart in het algemeen en in bredere zin de economie. Veel bedrijven zijn afhankelijk van de binnenvaart, zoals mengvoederbedrijven, chemische industrie, brandstofleveranciers, leveranciers van grondstoffen voor levensmiddelen en beton- en afvalverwerkingsbedrijven.

In andere Europese landen zien we al forse bezuinigingen op de binnenvaartwegen. Zoals in Duitsland waar verkeersminister Ramsauer vaarwegen, waarover jaarlijks minder dan 500.000 ton wordt vervoerd, niet meer wil laten renoveren of zelfs niet meer wil onderhouden.

Het bezuinigen op (kleine) vaarwegen is kortzichtig beleid. Het gevolg is nog meer vrachtverkeer op de wegen, wat nadelig is voor de doorstroming, het milieu en de CO₂-uitstoot. Het vaarwegennetwerk heeft juist nog veel ruimte voor groei en kan als vervanger van wegtransport juist een positief effect hebben op het milieu.

Nederland moet niet dezelfde fout maken als in Duitsland, maar moet zich inzetten om juist ook andere landen te bewegen serieus te kiezen voor de binnenvaart.

STEDEN PER WATER

Als de kleinere binnenvaartschepen uit de vaart verdwijnen, zal dat grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van steden die aan kleine vaarwegen liggen. Deze steden kunnen enkel bevoorraad

worden door schepen tot maximaal 1000 ton. Als het kabinet daadwerkelijk nog minder geld uitgeeft voor het onderhoud aan de vaarwegen zullen deze vaarwegen eerder dichtslibben en vooral voor de iets grotere schepen niet meer bevaarbaar zijn.

Dit zal tot gevolg hebben dat sommige bedrijven nauwelijks nog te bereiken zijn via water. Dit terwijl deze bedrijven zich ingesteld hebben op aanvoer per binnenvaartschip, zoals Agrifirm, Bavaria en Meneba. Wanneer de aanvoer vanaf het water afneemt zal dit zorgen voor een gigantische toename van vrachtverkeer met negatieve gevolgen voor de filedruk en het milieu. Het aantal binnenvaartschepen tot 1.000 ton staat namelijk gelijk aan 67.000 extra vrachtwagens.

Op pagina 18 van het rapport is inzichtelijk gemaakt welke plaatsen in Nederland niet meer te bereiken zijn wanneer de schepen tot 1000 ton uit de vaart verdwijnen en/of er onvoldoende onderhoud wordt gepleegd aan deze vaarwegen. Uiteraard blijven de gevolgen niet beperkt tot Nederland, maar zijn er ook Europees gevolgen. Ook steden in Duitsland, België en Frankrijk zullen onbereikbaar worden.

GEVOLGEN BEREIKBAARHEID STEDEN PER WATER

Onbereikbaar over water worden onder andere : Zierikzee, Goes, Middelharnis, Spijkenisse, Brielle, Weert, Nederweert, Helmond, Eindhoven, Lieshout, Son, Breugel , Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Tilburg, Roosendaal, Oud Gastel, Steenberg en Zevenbergen, Delft, De Haag, Leiden, Lisse, Hillegom, Aalsmeer, Halfweg, Oudekerk aan de Amstel , Uithoorn, Woerden, Bodegraven, , Haastrecht , Oudewater , Hilversum , Amersfoort ,Almere , Lelystad, Emmeloord, Swifterband, Dronten, Heerhugowaard, Schagen, Winkel, Kolhorn, Medenblik, Middenmeer, Slootdorp, Doetinchem, Ulft, Assen, Hoogeveen , Coevorden, Emmen, Gramsbergen, Hardenberg, Vroomshoop, Vriezenveen,

Brief havengeld Rotterdam

Aan: Havenbedrijf Rotterdam N.V.
Afd. Binnenvaarthavengeld
World Port Center
Postbus 6622
3002 AP Rotterdam

Betreft: Verhoging havengeld voor binnenvaartschepen zonder CCR 2 motor.

Geachte heer, mevrouw,

De ASV (Algemene Schippers Vereniging) protesteert hierbij tegen de verhoging van het havengeld voor binnenvaartschepen, die niet beschikken over een CCR 2 motor.

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

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

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

Namens de ASV,

Dhr. Willem Stam (voorzitter)

Mocht u behoefte hebben aan meer informatie of u wilt overleggen, dan kunt u altijd contact opnemen met ondergetekende via telefoon 06-53320780 of per mail:

willemstam@algemeeneschippersvereniging.nl

Bijlage: Uitleg ASV, Visie en Beleid ASV

Besprekingsverslag Gemeente Geertruidenberg

met Koninklijke Schuttevaer, afdeling De Amer en ASV op 02-02-2012 om 13:30 uur.

Aanwezig namens de gemeente: dhr. W.J. Quirijnen,	wethouder Ruimtelijke Ordening
Aanwezig namens de gemeente: mevr. D.D.P. de Wolf-Hermans,	projectmanager Dongeburgh
Aanwezig namens Schuttevaer: dhr. L. ten Haaf,	voorzitter afd. De Amer
Aanwezig namens Schuttevaer: dhr. A.H.J.M. Leijten,	secretaris afd. De Amer
Aanwezig namens ASV: dhr. W. Stam,	voorzitter Algem. Schip.vereniging

Na het welkom neemt dhr. Quirijnen het woord en brengt ons op de hoogte van wat de bedoeling is met de Donge oevers. Mits de plannen goedgekeurd worden door de gemeenteraad.

De plannen met de Donge oevers komen er op neer dat de oevers opgeknapt worden waar dat nodig is. Scheepswerf Ruijtenberg kan zijn activiteiten voortzetten maar mevr. de Wolf zegt dat er een overtreding is aan de hoeveelheid schepen die daar liggen. Hiermee bedoelt mevr. de Wolf de zijde waar fort Lunette aan grenst. Wel vind de gemeente dat scheepswerf Ruijtenberg als het mogelijk is behouden moet blijven ook uit historische oog punt. Het een en ander zou wel opgeknapt moeten worden, het ziet er momenteel erg verwaarloosd uit. Fort Lunette wordt gerestaureerd en daar denkt men aan een horeca gelegenheid met aanleg plaatsen voor recreatievaart. Ook in Geertruidenberg aan de Timmersteekade en de Lunetkade wil men aanlegplaatsen voor recreatie, historische schepen en passanten. Van de Lunetkade kan je gemakkelijk de stad in kan lopen. Dit zijn voorlopige plannen; in Raamsonksveer achter de boterpolder tussen het Zuidergat en de haven zijn ook nog mogelijkheden. De gemeente hoopt eind 2012 duidelijkheid te hebben over de plannen, de uitvoering zal 4 tot 5 jaar in beslag nemen.

Schuttevaer en ASV hebben voorgesteld om vanaf het Scheepsdiep tot aan de Koedambrug dan aan de andere kant van de rivier weer terug tot aan de nieuwe flat (voorheen ASTO) drijvende steigers voor recreatief passantengebruik te verwezenlijken. Schuttevaer en ASV vragen of de ligplaatsen voor kleine schepen aan de Timmersteekade behouden kunnen worden. Ook hebben wij voorgesteld om de ligplaatsen voor kleine en grote schepen uit te breiden aan de Timmersteekade tot en met de Lunetkade, en die te delen met historische schepen. Dat gebeurt nu ook al en dat gaat prima. Wel graag binnenschepen en recreatievaart gescheiden houden. Ook is er aandacht gevraagd voor de ligplaatsen aan de Reenweg bij het kerkschip, vanaf de parkeerplaats is het ongeveer 300 meter lopen met de boodschappen of ander materiaal. Ook voor hulpdiensten is het slecht toegankelijk. Daarom stellen Schuttevaer en ASV voor om een weg op, of onderaan de dijk te maken zodat men met de auto bij de steigers kan komen. Ook is de vraag of er nog palen bij gezet kunnen worden om zo meer ligplaatsen voor de grote schepen te creëren. Hier is natuurlijk veel behoeften aan als andere ligplaatsen verdwijnen.

Vraag van dhr. ten Haaf; is het mogelijk dat wij de visie in kunnen zien, zodat wij tijdig kunnen reageren.

Antwoord van dhr. Quirijnen, zo gauw het in de raad is goedgekeurd krijgen Schuttevaer en ASV de visie. Daarna kunnen wij overleggen en de plannen mee beoordelen.

Verslag opgemaakt door,
A.H.J.M. Leijten
Secretaris van afdeling De Amer, Koninklijke Schuttevaer.

Antwoord walstroom

R. van Aelst (SP)
(d.d. 17 januari 2012)
Nummer
2602

Problemen walstroom

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Bron: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid16973-buik-vol-van-walstroom.html> Buik vol van walstroom

Ergernis alom op Schuttevaer-afdelingsvergaderingen over de walstroom. In de 50-jarige afdeling De Amer werd door meerdere schippers opgeroepen een eind te maken aan 'die bureaucratie'. De haven van Rotterdam moest het hardst ontgelden.

Het 'walstroomkerstcadeau' dat schipper Sjaak van Wijk (ms Voyage) daar kreeg - een proces-verbaal omdat hij weigerde te verhalen naar een wél werkende walstroomkast - schoot menig schipper in het verkeerde keelgat.

In Rotterdam ging het met de feestdagen ook nog eens mis door een hernummering van de walstroomkasten. De stickers zijn onlangs verwisseld, veel stickers hebben een 'nul' voor het cijfer gekregen. Het gehele getal dient voortaan opgegeven te worden. Door de hernummering van de kasten moet storingsdienst Joulz, die de kasten beheert, extra vaak uitrukken.

Ergernis is er vooral over de aardlekschakelaar waar schippers niet zelf bij kunnen om die te resetten. Kruisinga legde uit dat het volgens een onderzoek van Royal Haskoning niet veilig zou zijn om zelf te resetten, maar hij vraagt zich af of dit niet anders moet. Verder was er commentaar op de hoge kosten van de walstroom.

'In Wageningen kan het met 17 cent uit, waarom kost het in Rotterdam 27 en in Amsterdam zelfs 34 cent?', vroeg iemand in de zaal. Volgens Kruisinga heeft dat te maken met de afschrijving van de kasten.

Schipper Sjaak van Wijk (ms Voyage) was verbolgen over het proces-verbaal dat hij Eerste Kerstdag in Rotterdam kreeg. Van Wijk, gebruiker van walstroom vanaf het eerste uur, waarschuwde 's morgens vroeg de havendienst in Rotterdam dat de walstroomkast niet werkte. Later die dag kwam de Havendienst langs. Toen bleek dat ook andere stroomkasten niet werkten kreeg hij het verzoek om te verhalen naar wel een goede kast. Toen Van Wijk dat weigerde kreeg hij een proces-verbaal. 'Misschien moeten we het voor laten komen, want zij kunnen niet leveren en ik wil op Eerste Kerstdag niet verhalen.'

Het sjouwen met vuistdikke kabels van tientallen meters lengte, die bij het opruimen onder de hondenpoep zitten, is één van de grote ergernissen en hangt veel schippers de keel uit.

Bovengenoemde problemen met walstroom, genoemd in het Rotterdamse voorbeeld, lijken zich niet te beperken tot Rotterdam.

1. Doen bovengenoemde problemen zich ook voor bij walstroompunten van de provincie Zuid-Holland? Zo ja, hoe en op welke manier gaan deze problemen opgelost worden?

Antwoord

Op basis van bovenstaand artikel worden genoemde generieke problemen toegelicht.

Er wordt echter ook een lokaal probleem beschreven, inzake omnummers van aansluitingen, waar we niet op in zullen gaan.

Aardlekschakelaar

De provincie heeft ervoor gekozen om de aardlekschakelaar voor de schipper bereikbaar te maken aangezien de walstroomkasten van de provincie Zuid-Holland in een veel uitgebreider areaal staan dan bijvoorbeeld in de haven Rotterdam. Het zou te lang duren om een monteur de aardlekschakelaar te laten resetten. Het kostenaspect van beheer en onderhoud heeft ook een rol gespeeld. Wanneer er een aardlekfout optreedt kan de schipper bij een provinciale walstroomkast zelf de schakelaar resetten. De veiligheidsrisico's voor de gebruikers zijn minimaal.

Procesverbaal/andere ligplaats zoeken

Op de provinciale vaarwegen is er momenteel geen generatorverbod van kracht.

Daardoor wordt er niet gehandhaafd op walstroomgebruik en worden er ook geen procesverbalen opgemaakt.

Zware kabels

In de walstroomkasten van de provincie zitten meer type aansluitingen dan in Rotterdam. De provinciale walstroomkasten zijn voorzien van 16A/230V, 32A/400 V en 63A/400 V aansluitingen. De

problematiek van de zware kabels doet zich met name voor bij kabels van het type 63A/400V. De walstroomkasten in Rotterdam missen het tussenliggende type 32A/400V. De provincie heeft destijds bewust voor dit type gekozen aangezien de beroepsvaart op de provinciale vaarwegen een slag kleiner is dan de binnenvaart die in de Rotterdamse havens afmeert. Elke ligplaats is voorzien van een walstroomkast waardoor de afstand tussen schip en walstroomkast zo klein mogelijk is gehouden.

Hoog tarief

De provincie hanteert een tarief van ?_ ___/kWh, dat vergelijkbaar is met het huishoudelijk tarief en is afgestemd op de regionale partners Rotterdam en Drechtsteden.

In opdracht van de binnenvaartbranche is recent een onderzoek uitgevoerd, waarbij de kosten van de walstroom vergeleken zijn met de kosten van generatorstroom.

Daaruit blijkt dat walstroom in de provinciale context niet duurder is dan generatorstroom.

Bron: <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/havens-en-vaarwegen/nid16769-generator-meestalduurder-dan-walstroom.html>

2. Worden klachten zoals hierboven vermeld bij de provincie gemeld en opgepakt? Zo ja, op welke wijze worden de klachten geïnventariseerd en opgepakt? Zo nee, op welke wijze controleert de provincie het functioneren van het walstroomsysteem?

Antwoord

Melding klachten bij PZH

Zoals in het krantenartikel staat vermeld, komen de klachten met name bij Havenbedrijf Rotterdam binnen. Waarschijnlijk omdat deze organisatie als eerste is gaan handhaven op het generatorverbod en bijbehorend gebruik van walstroom. Voor zover bekend, zijn bovengenoemde klachten nog niet gemeld bij de provincie. De klachten komen via hetzelfde meldsysteem binnen.

Klachteninventarisatie en oplossingen

Eind 2010 heeft de provincie namens de walstrooiaanbieders (Havenbedrijf Rotterdam, Drechtsteden, gemeente Nieuwegein en Havenbedrijf Amsterdam) een brief verzonden om de branche uit te nodigen voor een gesprek om de problematiek in gezamenlijkheid op te lossen. Daaruit is een platform ontstaan waarin de drie grote brancheverenigingen (Koninklijke Schuttevaer, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en kantoor Binnenvaart) samen met de walstrooiaanbieders en een scheepsinstallateur (technisch adviseur) de klachten en problematiek bespreken.

Vanuit dat platform is in maart/april 2011 een enquête gehouden onder alle schippers (circa 7.500) die geregistreerd staan bij het IVR (Internationale Vereniging Rijnschepenregister) om de omvang en de aard van de klachten/ problematiek helder te krijgen. De resultaten van de enquête zijn via de pers verspreid (<http://www.zuidholland.nl/walstroom> document factsheet Walstroom). Aardlekfouten kwamen daarin regelmatig terug. Naar aanleiding van de uitkomsten hebben de samenwerkende walstrooiaanbieders besloten om de schippers gratis een quickscan van de boordinstallatie aan te bieden om te achterhalen waardoor de aardlekfouten optreden. De installateur stelt daarna een rapport op, waarmee de schipper aan de slag kan. Tot nu toe konden, met relatief kleine aanpassingen aan de boordinstallatie, de problemen worden verholpen.

Controle functioneren systeem

De walstroomkasten staan via GPRS-verbinding in contact met de server die onder andere het verbruik registreert en walstrooiaan-sluitingen in- en uitschakelt op aangeven van de gebruiker. Meerdere malen per dag zoekt de server via GPRS-verbinding contact met de walstrooiaan-sluitingen om te controleren of er storingen zijn. Als dit het geval is, wordt de melding volgens het storingenprotocol verholpen.

3. Waardoor komen de grote, hierboven benoemde, regionale verschillen in de kosten voor walstroom?

Antwoord

De meeste walstrooiaanbieders (Rotterdam, Drechtsteden, Nieuwegein, Zeeland Seaports, gemeente Schoonhoven en provincie Zuid-Holland) hanteren een tarief van ?_ ___/kWh. Amsterdam en Wageningen hanteren een ander tarief. Amsterdam streeft naar een kostendekkende exploitatie, vandaar het hogere tarief. De reden waarom Wageningen voor een lager tarief kiest, is niet bekend. In Zuid-Holland wordt, zover bij ons bekend is, een uniform tarief gehanteerd.

Bron: (<https://www.walstroom.nl/walstroom/clientsite/info/kosten.jsp>)

4. Zijn Gedeputeerde Staten van mening dat deze grote regionale prijsverschillen van stroomkosten wenselijk zijn? Zo nee, op welke wijze gaat de provincie werken aan het verkleinen en wegnemen van deze verschillen? Zo ja, Waarom?

Antwoord

Elke havenautoriteit en vaarwegbeheerder heeft zijn of haar eigen (financiële) overwegingen voor het vaststellen van een tarief. Wij zijn echter wel van mening dat het niet wenselijk is grote verschillen in tariefstelling te hanteren binnen één regio. Binnen de Zuid-Hollandse regio zijn de tarieven daarom op elkaar afgestemd. Verder initiatief achten wij hierin niet nodig.

Den Haag, 7 februari 2012.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
wnd. secretaris, voorzitter,
M.M. van der Kraan J. Franssen

Gelezen in de Leeuwarder courant:

Als Nederland niets doet, is het einde van de vloot kleine schepen daar

04 januari 2012 , pag. 2

'Binnenhaven straks nutteloos'

Het aantal kleine binnenvaarders daalt in hoog tempo. Zonder tegenbeweging zullen binnen enkele jaren veel binnenhavens hun functie verliezen.

DICK OFFRINGA

„Het is dringen bij de sloopbedrijven, zoveel binnenvaartschepen worden er aangeboden”, vertelt Sunniva Fluitsma (51), woordvoerder van de Algemene Schippers Vereeniging. Bij deze organisatie zijn vooral eigenaren van kleine schepen aangesloten. De schepen waarover zij zich zorgen maakt zijn zowel vrachtschepen als tankers en beunschepen tot een laadcapaciteit van 1000 ton. Die dreigen de komende jaren uit beeld te verdwijnen. Dat is jammer, meent Fluitsma, want ze kunnen wel veel binnenhavens bereiken omdat ze door hun geringe afmetingen smalle sluisen en bruggen kunnen passeren.

De overheden in Friesland vormen een gunstige uitzondering in ons land met maatregelen voor de binnenvaart, aldus Fluitsma. Toch zullen ook in deze provincie meerdere plaatsen straks geen binnenvaartschip meer zien aandoen.

Dokkum, Heeg, Lauwersoog en Zoutkamp zijn onbereikbaar voor grotere binnenvaarders, waarschuwt Fluitsma. Datzelfde geldt voor de hele provincie Drenthe met uitzondering van Meppel, stelt ze. Op de 'onvolledige landelijke lijst' in de noodkreet richting Den Haag, staan tientallen plaatsen waaronder ook Almere, Lelystad, Dronten, Delft, Zierikzee, Amersfoort en Haastrecht.

Foeke Visser van de gelijknamige fourage- en kunststofhandel in Heeg laat de kunstmest het hele jaar door voornamelijk over water aanvoeren. „Wy binne der hielendal op ynsteld mei in skipsloskraan.” Visser merkt in de praktijk al dat het aantal schepen dat naar Heeg kan varen, vermindert. „Foar oanfier mei frachtweinen hawwe wy eins gjin romte. Dêrneist is ferfier oer it wetter ek wat goedkeaper.” De Europese Commissie wil voorkomen dat het vervoer over de weg toeneemt. Als de politiek niet snel ingrijpt, komen kleinere haven- en losplaatsen in Nederland buitenspel te staan.

De vloot van schepen tot 1000 ton krimpt in hoog tempo. Tussen 2008 en oktober vorig jaar is hun aantal met 63 teruggelopen tot 1200 stuks. Inclusief tankers en beunschepen zijn er de afgelopen drie jaar 84 kleine schepen uit Nederland verdwenen. Volgens Ad van Zanten en Wim van Heck, die jaarlijks het boek Binnenvaart uitbrengen, is bijna de helft daarvan gesloopt. Enerzijds is dit een gevolg van de crisis, anderzijds door de extra veiligheidseisen, die de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wil doorvoeren. De kosten daarvan lopen in de tonnen en staan in geen verhouding tot de waarde van kleine schepen. Banken haken dan ook af. Vanwege de crisis zijn de schippers tot eind 2012 vrijgesteld om de maatregelen, zoals de bouw van een gasdichte kombuis, door te voeren. „Het draagvlak voor die ontheffing ebt in Europa snel weg”, aldus Fluitsma. „Volgens Zwitserland is de crisis alweer voorbij. Andere landen zullen volgen”, vreest ze. Als Nederland daartegen niets doet, is het einde van de vloot kleine schepen daar. Fluitsma is verre van optimistisch.

„De Nederlandse overheid heeft vooral oog voor grote schepen. Politici kunnen in ieder geval later niet zeggen, dat ze van niets hebben geweten.”