ASV Nieuwsbrief

April 2015

Wij wijzen u erop dat u zich voor dit symposium vooraf moet aanmelden

ONS RECHT NOTRE DROIT

SYMPOSIUM MARKTWERKING BINNENVAART

DORDRECHTS MUSEUM 9 MEI 2015

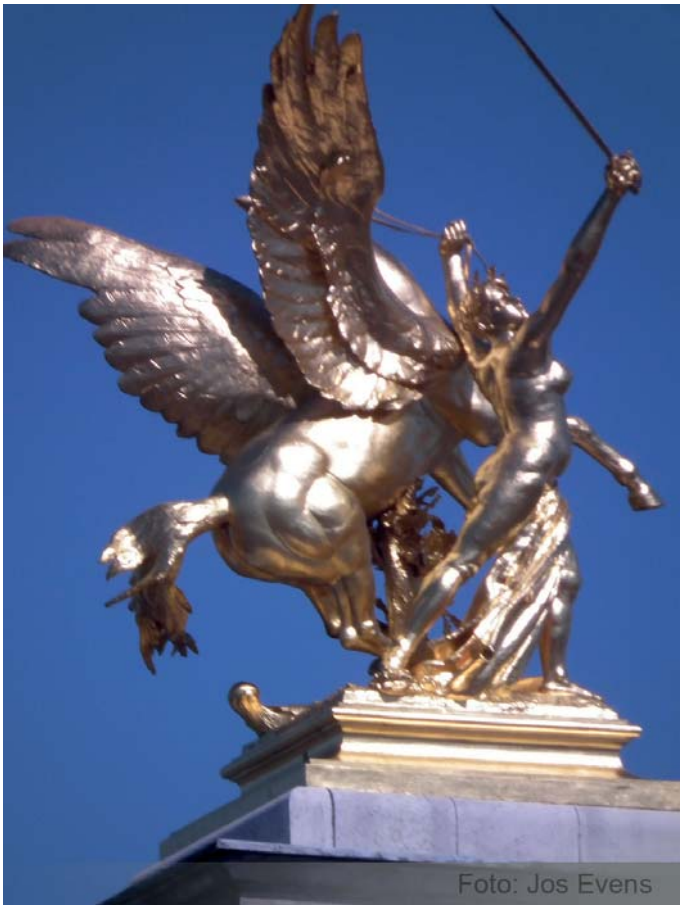
Algemeene Schippers Vereeniging

Gorinchem
Huisvuil
Westerschelde
Franse vaarwegen
Flitslampjes

Blijf op de hoogte!

Symposium Bijlage bladzijde 21 t/m 28

Gouden toekomst voor de binnenvaart?



Of een ijskoude sanering?

INHOUD

4	Voorwoord
5	Rede voorjaarsvergadering
7	Kort verslag ledenvergadering 14 maart 2015
9	Jaarverslag 2014
10	BERZOB
11	Reünie Prins Hendrik Internaat
12	Voortgang alleenvaart Westerschelde
13	Walstroom Deventer
14	Canal des Vosges
14	Zaltochniewaarzijn??!!
15	Tweede Kamer
19	Hoorzitting bezwarencommissie ligplaatsenbeleid Merwedekanaal
21 t/m 28	Symposium Marktwerking Binnenvaart
29	Vervolg: Hoorzitting bezwarencommissie ligplaatsenbeleid Merwedekanaal
34	Raadsvergadering vluchthaven Gorinchem
36	Persbericht ASV reageert op commotie Vluchthaven Gorinchem
37	Brief_Melding College Bescherming Persoonsgegevens
38	Reactie ASV op het krantenartikel
40	Reünie “It Roefke”
40	Huisvuil en de belastingdienst
43	Flitslampjes
45	Aanmeldingsformulier leden
46	Aanmeldingsformulier donateurs

Stellingen
De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;
- een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
- een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
- het behoud van onafhankelijkheid.

Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;
- functioneel hanteerbare reglementeringen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
- goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Benjamin Lubbers
benestherlubbers@gmail.com

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Redactie
Ron Breedveld
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters

VOORWOORD

“Als de horizon niet hetzelfde is, zijn de gedachten het ook niet”

Ja als pril bestuurslid van de ASV het voorwoord te schrijven is toch wel een uitdaging.

Er is zoveel te melden dat je keuzes moet maken in de vele onderwerpen.
Een ding is voor mij wel duidelijk en dat is dat de ASV al vele jaren opkomt voor de particuliere schipper.

Hoe anders kan dat zijn wanneer de horizon en gedachten niet hetzelfde zijn!
Een voorbeeld hierover is de renteswap. Vele mensen dachten met de Rabobank een jarenlange goede relatie te hebben , maar hoe zuur als blijkt dat dit een grote leugen is.

Je klant willens en wetens zo’n product aansmeren en een foute voorstelling van zaken te geven het is te triest voor woorden. Zeker nu er steeds meer naar buiten komt hoe collega’s met hun rug tegen de muur staan en eigenlijk worden gechanteerd om dit vooral niet te melden.

Wanneer horizon en gedachten wel hetzelfde zijn zoals bij de ASV, is het mogelijk om met elkaar te streven naar het goede ook al lijkt dat soms ver weg.

Zaken zoals o.a. AIS plicht, CCR eisen, ligplaats problematiek, het huisvuil en vele andere zaken worden met elkaar besproken in bestuur , actieve denktank en leden. In sommige zaken is er nog een lange weg te gaan, maar door samen dezelfde koers te varen brengt het ons dichter bij de horizon.

Deze koers wordt gelukkig opgemerkt door meerdere mensen, gezien het groeiende aantal leden .
Een behouden vaart voor ons allen zou ik zeggen.

Gerberdien le Sage

REDE VOORJAARSVERGADERING 2015

Beste mensen

Hartelijk welkom op deze voorjaarsvergadering van de ASV. Zoals altijd is het prachtig weer. We zijn niet anders gewend. Een ASV zonnetje Zo'n zonnetje maakt de wereld een beetje mooier en dat kunnen we met zijn allen best gebruiken. Want ondanks al onze inspanningen op velerlei gebied lijkt de positie van de binnenvaart maar niet te verbeteren.

Wat is er mis?

We kunnen de onmacht noemen van de schippers om een goede onderhandelingspositie af te dwingen, we kunnen de vuilnisproblematiek noemen die maar niet opgelost wordt, het tekort aan ligplaatsen, het gebrek aan onderhoud van vaarwegen en de kunstwerken waar we van gebruik moeten maken, de losverklaringen die alleen bij de schippers gecontroleerd worden, het opgesloten zitten achter hekken met je schip, het politiereglement waarbij we nu ook van en naar boord al een zwemvest om moeten, waarbij je als je gezellig in je bijbootje een tochtje maakt ook zwemvestplicht hebt, de verplichtte AIS die nu al leidt tot problemen omdat er zaken kapot gaan met grote gevolgen. We kunnen het hebben over de vele euro's subsidie door Europa geïnvesteerd om de binnenvaart te bevorderen, miljoenen euro's die helemaal niets opleveren. We kunnen het hebben over de buurman die naast ons lag in Schellingwoude die zijn schip binnen enkele jaren laat slopen omdat hij geen keus heeft vanwege de CCR regelgeving, de buurman aan de andere kant van de steiger die zijn vorige schip al heeft laten slopen en dat met zijn huidige schip ook zal laten doen. We kunnen het hebben over het kritisch minimum van de vloot van kleinere schepen waar we voor gewaarschuwd hebben en dat nu bereikt lijkt te zijn. Over het feit dat ieder gesloopt schip weer een schip meeneemt omdat we steeds minder sterke positie innemen. We kunnen het hebben over onze reis naar Parijs die dus niet doorging omdat er geen tweede spits meer gevonden kon worden. We kunnen het hebben over de vele schepen die nu al zoveel jaren tegen de dreiging van een faillissement aankijken of daar al mee te maken hebben gehad. De impact die dat heeft op al die gezinnen of over het feit dat er nauwelijks nog overleggen zijn met het Ministerie IenM over de situatie in de binnenvaart. We kunnen het hebben over al die digitale rondes waarin we enorme stukken te verstouwen krijgen vanuit het ministerie waarbij al je opmerkingen keurig op de site verschijnen maar dat geen enkele invloed blijkt te hebben op het gevoerde beleid. We kunnen het hebben over breed aangenomen moties door de Tweede Kamer waarin de minister wordt gemaand een ander beleid te voeren. Moties die nooit uitgevoerd worden en waar de minister makkelijk mee weg komt.

Maar dat zijn, hoe belangrijk ook, allemaal details. Details die voort komen uit een groter geheel. Het grotere geheel wat ons parten speelt.

Want het overkoepelende probleem is: De binnenvaart zit niet langer in het hart en het hoofd van de beleidsmakers. Zelfs degenen met de beste bedoelingen maken de verkeerde keuzes, stellen de verkeerde vragen want ze weten domweg veel te weinig van onze sector af. En in deze maatschappij is binnenvaart niet iets waar een minister over zal struikelen. Wel of niet een motie uitvoeren heeft geen effect. Waarom niet? Omdat de binnenvaart niet meer in het hart en hoofd van de mensen zit.

Daarom moeten wij op komen draven als men in Gorkum de burgerbevolking mobiliseert om de uitbreiding van ligplaatsen tegen te houden. Daarom zijn wij daar gaan vertellen dat het wegjagen van kegelschepen met als argument "veiligheid" niet berust op feiten maar op onderbuikgevoelens. Daarom moeten wij daar uit komen leggen dat de plaatselijke partijen er kennelijk zijn voor de "eigen bevolking" maar dat die ook een verantwoordelijkheid hebben voor een overkoepelend verhaal: het vervoer over de weg versus vervoer over water. En dat de keuzes die men maakt wel degelijk van invloed zijn op het totale welbevinden van de mens, dus ook van de bevolking van Gorkum.

En zo zijn we op de radio geweest om uit te leggen dat het ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal onzinnig en onwenselijk is, zijn we naar de hoorzitting geweest waar ik 8 kantjes vol argumenten heb aangedragen namens de ASV en David 4 kantjes namens "de schippers'. Waar Jessica het geluid van de gezinnen die gebruik moeten maken van ligplaatsen heeft laten horen.

En nee, het zou niet de eerste prioriteit van een sociaal economische organisatie als de ASV moeten zijn om dit te doen. Maar wij merken dat de binnenvaart gewoon niet meer in het systeem van de beleidsmakers zit. Dat burgers geen idee meer hebben dat er ook geleefd wordt op deze schepen en dat daar bepaalde behoeftes bij horen.

We merken dat een binnenvaartschip in de gedachtes van de "anderen" gereduceerd is tot een productiemiddel, in plaats van een leefgemeenschap met een waardevol doel voor deze hele maatschappij.

Het zou niet de taak van de ASV moeten zijn om zich op deze manier te roeren en naar gemeentelijke overleggen of provinciale hoorzittingen te gaan. Maar we moeten wel, want het is een eerste vereiste dat men weer gaat beseffen hoe waardevol deze sector is en de mensen die er in werkzaam zijn.

Als we werkelijk iets willen veranderen dan is het noodzakelijk dat men de urgentie voelt van het beschermen van deze bedrijfstak. En daar hebben we de publieke opinie keihard bij nodig. Anderen doen het niet voor ons. Ieder die bij de hoorzitting in Den Haag of bij het inspreekmoment in de gemeenteraad van Gorkum aanwezig was zal hebben moeten constateren dat men met open mond en geboeid zit te luisteren naar ons verhaal. Te lang is de positie van degenen die werken en leven aan boord van een binnenvaartschip onderbelicht geweest. Te lang hebben wij gedacht, gehoopt wellicht, dat een organisatie als de Schuttevaer die belangen zou behartigen. Dat bleek niet in voldoende mate het geval te zijn. Dus nu moeten wij die handschoen oppakken, er is geen andere keus. En daar hebben we u bij nodig. Want dit vraagt ontzettend veel inzet en fysieke aanwezigheid op veel verschillende plekken. Dat kan

het bestuur niet alleen, dat kan zelfs de denktank niet alleen. Als we onze stem willen laten horen en de waarde van ons bestaan voor het voetlicht willen brengen hebben we geen andere keus dan dat te DOEN.

Ondertussen blijft het ministerie Infrastructuur en Milieu de eenmaal ingeslagen weg volgen, waarbij de binnenvaart maar moet versoberen (met de vraag of we daar maar even mee mee willen denken). Natuurlijk denkt men aan de veiligheid en leefbaarheid maar dan alleen hoe de binnenvaart zelf steeds veiliger kan worden ten opzichte van de maatschappij of hoe de binnenvaart de maatschappij leefbaarder kan maken, maar of wij ook veilig van boord af kunnen, en hoe leefbaar het nog aan boord is, is geen onderwerp. In tegendeel, het versoberen werkt door in minder afloopmogelijkheden en onderhoud maar dat schijnt geen enkel probleem te zijn. Kennelijk zijn mensen in de binnenvaart niet zoveel waard. Op pagina 11 van de nieuwsbrief van februari kunt u nog eens de reactie vanuit de ASV op de digitale consultatie Nederlandse Maritieme Strategie doorlezen.

Een vervolg daarop kwam met het Werkprogramma Binnenvaart. Daarin worden actiepunten genoemd vanuit de Nederlandse maritieme Strategie. Waarbij overduidelijk wordt dat men wel input vraagt maar daar vervolgens helemaal niets mee doet. Behoorlijk demotiverend….of zou dat de bedoeling zijn?

Ook op het concept Werkprogramma Binnenvaart heeft de ASV weer uitgebreid gereageerd, dat zult u in de volgende nieuwsbrief terug kunnen lezen. En ook nu weer zal dat netjes op de site van het ministerie terug te vinden zijn. En ook nu weer zal er helemaal niets mee gedaan worden. Behoorlijk demotiverend….of zou dat de bedoeling zijn?

Grappig is dat er in dat werkprogramma wordt gerefereerd aan het feit dat de administratieve druk en regelgeving zou moeten afnemen. Leuke tekst want in de actiepunten komt dat niet meer naar voren. De ASV heeft al jaren geleden, op vraag van het ministerie een hele lijst aangedragen met punten waarop dit beter zou kunnen. Daar is helemaal NIETS mee gedaan. En we weten allemaal dat het de afgelopen jaren alleen maar erger is geworden. Ook dat is dus allemaal heel demotiverend….of zou dat de bedoeling zijn?

Demotiverend is het allemaal wel maar als we dan een gesprek hebben met de Europese Commissie DG MOVE waaruit blijkt dat men wel degelijk begrijpt waar de problemen zitten, en zelf ook tegen het feit aanloopt dat de ESO gewoon niet voor de belangen van de binnenvaart opkomt, dan krijg je weer een beetje hoop.

En als er dan opeens een motie vanuit de VVD en PvdA ligt, uiteindelijk toch tot stand gekomen door de vasthoudendheid van de ASV, waarin men de minister vraagt de hardheidsclausule zo aan te passen dat het werkbaar wordt, dan merk je dat men er iets van begint te begrijpen en wil meedenken. En als je dan in een jaar tijd 25 nieuwe leden hebt gekregen en opeens op allerlei schepen de ASV vlag vrolijk ziet wapperen dan weet je dat de beroepsgroep zelf het niet heeft opgegeven. De denktank is nog nooit zo groot geweest en er wordt enthousiast meegedacht en gedaan.

Maar we doen ook een beroep op u om actief mee te doen. Het is uw belang en met alleen lidmaatschapsgelden komen we er niet.

Kijk waar u het verschil kunt maken. Misschien moest u die bekeuring maar eens niet betalen en zaken voor laten komen, naar de voorzieningenrechter stappen of een andere stap zetten. Ja, dat kost tijd geld, en energie. Je moet je schip stil leggen en je weet de uitkomst niet. Maar het kan leiden tot belangrijke doorbraken voor ons allemaal, zoals nu misschien wat betreft het ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal.

En misschien moet u uw buurman eens de ASV nieuwsbrief laten lezen want het lijkt erop dat veel schippers veel zaken niet weten.

Misschien wilt u ons wel ondersteunen op de beurs in Gorkum waar we weer zullen staan met dank aan denktankleden als Piet Bennik en Benjamin en Esther Lubbers. Misschien kunt u een goede bijdrage leveren in de denktank van de ASV, mooie foto's maken voor de website of de nieuwsbrief, of sponsoren werven voor de nieuwsbrief van de ASV. Misschien bezit u expertise waar we allemaal gebruik van kunnen maken, schroom niet de kennis met ons te delen. Wellicht kunt u een interessant of juist grappig stukje schrijven in de nieuwsbrief of bent u zelfs bereid deel uit te maken van het bestuur van de ASV omdat u zich, net als wij, verantwoordelijk voelt voor deze mooie sector.

En natuurlijk willen we ontzettend graag dat u er zal zijn op het symposium wat wij, samen met Ons Recht, gaan organiseren over het functioneren van de markt in de binnenvaartsector. Waarbij we u vooral vragen ook uw buurman mee te nemen.

Kortom….we vragen u vooral actief mee te doen met het meedenken, ontwikkelen en uitvoeren van ASV beleid. Er is geen andere keus omdat u het waard bent. Daarom …hijs de ASV vlag in top en help ons de wereld van de binnenvaart een beetje mooier te maken.

Dank voor uw aandacht

Sunniva Fluitsma

Foto: Familie Veuger

KORT VERSLAG LEDENVERGADERING 14 MAART 2015

Zaterdag 14 maart jongstleden vond de voorjaarsvergadering van de ASV plaats. In tegenstelling tot datgene wat de gewoonte is had de gehele dag een besloten karakter om de leden de gelegenheid te geven om vrijuit te praten. De belangstelling was erg groot zodat de zaal goed vol zat met enthousiast meedenkende en meepratende leden en donateurs. 25 nieuwe leden heeft de ASV dan ook het afgelopen jaar mogen verwelkomen.

Plannen voor de toekomst
De financiële situatie is daardoor bijzonder gezond en dat stelt de ASV in staat zaken op een wijze aan te pakken die de vereniging, haar leden en de particuliere binnenvaart in het algemeen ten goede komen.
Dus zal de ASV ook dit jaar weer met een stand in Gorkum staan, om voorbijgangers te informeren en natuurlijk om nog meer leden te werven zodat de stem van de particuliere schipper nog beter gehoord wordt, want dat blijkt nodig zoals de voorzitter vermeldde in de rede.
Tenslotte blijkt dat de binnenvaart uit het hart en het hoofd van de beleidsmakers verdwenen is. Daardoor wordt de ASV gedwongen op veel plekken aanwezig te zijn om iedereen ervan te laten doordringen dat een binnenvaartschip meer is dan een productiemiddel, maar een plaats waar ook geleefd wordt met alle daarbij komende behoeftes.
De voorzitter deed dan ook een beroep op de leden en donateurs om hierin een actieve houding ten toon te spreiden.

Functioneren van de denktank van de ASV
De groei van de ASV stelt de vereniging in staat energie op veel zaken te richten want de denktank bestaat inmiddels uit ongeveer 30 denktankleden. Actieve leden en donateurs die zich op allerlei gebied inzetten. Velen binnen de denktank hebben zich al ontwikkeld tot ware specialisten.
Ondanks de positieve financiële situatie blijft de ASV bij haar standpunt dat al het werk op vrijwillige basis moet gebeuren. Er wordt ook geen vergoeding gegeven voor het stilleggen van je schip als je naar een vergadering of bijeenkomst moet. Dat is een zware belasting voor degenen die zich inzetten voor het algemeen belang van de schippers in de binnenvaart.
Extra positief is het dan ook te kunnen melden dat de ASV er twee nieuwe bestuursleden bij gekregen heeft die met unanieme stemmen gekozen zijn door de leden: Doortje Grooten-Wendt, en Gerberdien le Sage. Roel Boermann is aftredend bestuurslid maar zal niet onmiddellijk zijn taak als penningmeester neerleggen vanwege de noodzakelijke continuïteit die bij die functie hoort. Roel blijft deel uitmaken van de denktank. Binnen het bestuur zal gekeken worden wie de taken van Roel (gedeeltelijk) op zich zal nemen.

Gerberdien le Sage & Doortje Grooten

Vemasys presentatie

Symposium
De voorbereiding van het symposium,over marktwerking in de binnenvaart , waar veel leden zich al ter plekke voor inschreven, heeft een deel van de vergadering in beslag genomen waarbij stevig werd gediscussieerd over “wat is de kostprijs” ? Wat kostprijsberekening betreft waren er diverse presentaties waaronder een van Vemasys. De nieuwsbrief van april zal een themanummer worden ter voorbereiding van het symposium.

Presentatie Vemasys
Fabian de Wachter, schipper van de Vera Cruz presenteerde Vemasys. Dit is een computerprogramma om aanboord van je schip essentiele gegevens bij te houden. Er zijn nu 20 schepen die hiermee proefdraaien. Alles werkt via de cloud zodat je altijd en overal bij je gegevens kunt die je nodig hebt en je schip kunt volgen. Bij dit systeem kan er van alles bijgehouden worden zoals certificatenbeheer (wan-

neer moet welk certificaat verlengd worden), reglementen updaten, onderhoud aan het schip plannen en controleren. Als belangrijkste mogelijkheid is er de reismodule waarbij alles betreffende een reis te volgen is, gegevens ingevuld en verstuurd worden tot en met de factuur aan toe. Het systeem zou met voldoende data uiteindelijk een kostprijs kunnen berekenen. Voor meer informatie : www.vemasys.com

Nieuwe Rijnvaartcommissaris Dick van Doorn
Er heeft een eerste gesprek plaatsgevonden tussen de 3 verschillende organisaties (ASV, CBRB, BLN) en de nieuwe Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven, de heer van Doorn. Bouke Veltman en Paul Markusse zijn namens de ASV naar het overleg geweest. De ASV vindt de CCR regelgeving ROSR het belangrijkste onderwerp. De experts in de commissie zijn ambtenaren, dus niemand uit het bedrijfsleven is op die belangrijke plek aanwezig. Zou dat niet veranderd moeten worden in de toekomst, vraagt de ASV zich af. Deze Rijnvaartcommissaris neemt vooralsnog alleen plaats in de Economische Commissie. Ook zijn voorganger, de heer Muller, zat op economische zaken. Wat de toekomst zal bieden is nog niet helemaal duidelijk.

Registreren diervoedervervoer
Hoe zit het met de GMP code en het opnieuw inschrijven?
De PDV is opgeheven en nu moet je eenmalig opnieuw aanmelden. Hiervoor heb je E-herkenning EH2 nodig. Dit moet je dan ook aanvragen en kost geld. De certificering blijft zoals hij was.

Digitale dienstboekjes en vaartijdenboek
Er is een ontwikkeling richting digitale dienstboekjes en vaartijdenboeken. Dit om fraude tegen te gaan en de regeldruk te verlagen, is het argument. Nu lijkt er ook een ontwikkeling te zijn qua digitale tachograaf.

Mindestlohn
Het blijkt dat als je werknemers hebben die het minimumjeugdloon verdienen je een probleem hebt in Duitsland omdat dat beneden het minimumloon is. Wel is het zo dat als je aan kunt tonen dat deze werknemer een opleiding geniet daar een uitzondering voor geldt. Dat zou dus in de meeste gevallen zo moeten zijn.

Foto: Jessica vd Akker

Versobering bediening kunstwerken binnenvaart
Verder maakt de vergadering zich er druk over dat het zo blijkt het te zijn dat steeds meer kunstwerken behorende tot de vaarwegen minder bediend worden. De brug bij de sluis van Sint Andries bijvoorbeeld wordt niet meer bediend tijdens de spits.

Renteswaps
Ook over de manier waarop de banken met de schippers omgaan, raakt men niet uitgepraat. Zo kwam de uitzending van Zembla ter sprake die ging over de over de renteswaps van de Rabobank. De strekking van het commentaar uit de zaal was de verontwaardiging dat collega's worden uitgeknepen. Er wordt over nagedacht welke actie de ASV hier eventueel op zou kunnen zetten.

Streckenkennis
En ook qua regelgeving worden zaken alleen maar ingewikkelder, zo moet je In Oostenrijk nu examen doen over streckenkennis, in het verleden hoefde je slechts 8 reizen te doen om je papieren te halen. Het feit dat Nederland de AIS verplichting gewoon heeft geaccepteerd leidt tot de verzuchting uit de zaal dat daar minstens iets tegenover had kunnen staan. Bijvoorbeeld dat je met je vaarbewijs tot bijvoorbeeld Koblenz zou kunnen varen.

Sluiting
Om 17.05 wordt de vergadering gesloten.

ASV JAARVERSLAG 2014

Het tweede decennium van de 21e eeuw was afgelopen 31 december doormidden. Voor de binnenvaart voornamelijk 5 jaren die getypeerd werden door crisis. Ondanks licht herstel van de economie is ook 2014 een jaar geweest waar het stempel crisisjaar op kan. Vaker dan ander jaren is het voorgekomen dat schippers hun schip hebben moeten inleveren en gedwongen verkoop of veiling heeft plaatsgevonden. Licht herstel van de economie heeft in 2014 geen verlichting gebracht voor de structurele problemen waar de binnenvaart mee kampt. Wellicht was 2014 niet echt een jaar van crisis, maar eerder een jaar van een nieuwe realiteit n de binnenvaartvervoersmarkt.
Voor het bestuur en denktank van de ASV was het een druk maar bevredigend jaar. Er is een sterke groei in het ledenaantal geweest en mede met dank aan de uitgebreide denktank heeft de vereniging meer onderwerpen kunnen oppakken, overleggen bij kunnen wonen en bestuur en denktank is vaker bij elkaar gekomen om in een ongedwongen sfeer met elkaar te brainstormen. Daarnaast is er geïnvesteerd in o.a. promotiepanelen, een beamer en heeft de nieuwsbrief een nieuwe uitstraling gekregen. Kortom, de ASV is in alle opzichten gegroeid.

CCR.
Helaas moet er over 2014 geconcludeerd worden dat er beleidsmatig wel veel overlegd en vergaderd is, maar flankerend beleid is uitgebleven. Zo is de CCR ervan overtuigd dat met een aangenomen moratorium voor een aantal overgangsbepalingen de angel uit de problematiek is gehaald. De ASV vindt het aangenomen moratorium te karig en heeft dat standpunt aangegeven bij de politiek en alle andere organen die betrokken zijn bij de CCR-eisen. Velen zijn zich er van bewust geworden dat het moratorium een doekje voor het bloeden is. De realiteit is echter dat 31 december de overgangstermijnen van een groot aantal eisen ten einde is gekomen.
De ASV had besloten om de najaarsvergadering geheel n het teken te stellen van de CCR-eisen zodat dit onderwerp van alle kanten belicht kon worden. Tijdens de vergadering is tevens een door de ASV samengesteld Zwartboek CCR-eisen overhandigd aan de directeur van de Inspectie

Nieuwjaarsborrel ASV

Leefomgeving en Transport en alle overige sprekers.

Scheepsafval.
Het scheepsafval heeft in 2014 wederom voor enige beroering gezorgd. De ASV heeft daarin diverse stappen gezet. Er is een klacht bij de CCR neergelegd en bij een Europees klachtenorgaan. Met beide klachten is niks gedaan en de ASV kon niks anders dan via het parlement de minister te bewegen haar beleid aan te passen. In het begin van het jaar was er nog sprake van gezamenlijk optrekken met BLN, KSV en CBRB. Deze partijen zagen echter de oplossing in goedkopere abonnementen met minder afvalcontainers. De ASV kon daar niet mee akkoord gaan vanwege het toegeven aan verkeerd beleid ten aanzien van het CDNI-verdrag in deze oplossing. Uiteindelijk heeft de minister per 1 juli de prijzen van de door de binnenvaart gehekelde abonnementen iets aangepast.
Ook het afval van lading en de kosten voor oliehoudend afval hebben de gemoederen bezig gehouden in 2014. De overgangstermijnen voor ladingafval zijn in november afgelopen en de gasolietoeslag voor oliehoudend afval werd regelmatig op forums ter discussie gesteld. Middels een gezamenlijke brief in samenwerking met Ons Recht en Vibia heeft de ASV alle aandachtspunten aangaande scheepsafval bij het secretariaat van het CDNI-verdrag te kennen gegeven. Tot op heden is op die brief geen antwoord gekomen.

Samenwerken.
2014 was ook het jaar dat BLN officieel van start is gegaan. Mede op initiatief van BLN-directeur Hester Duursema zijn er over het jaar verspreidt een aantal overleggen geweest tussen BLN en ASV met tot doel informatie met elkaar te delen en waar mogelijk samen op te trekken. Het samen optrekken verloopt tot dusver moeizaam, onder andere vanwege de verschillen in organisatiestructuur en visie op de huidige bepalende onderwerp zoals de CCR-eisen en marktwerking. Wel hebben deze overleggen geresulteerd in een andere aanstellingsprocedure van de Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven. De nieuwe Rijnvaartcommissaris Dick van Doorn is door ASV, BLN en CBRB gezamenlijk voorgedragen. Ook met andere organisaties als Ons Recht, Vibia en Koninklijke Schuttevaer is in 2014 veelvuldig contact geweest over diverse onderwerpen waar de binnenvaartorganisaties elkaar kunnen ondersteunen of aanvullen.

Nautisch.
De ASV heeft zich regelmatig genoodzaakt gezien te handelen op een onderwerp waar in het verleden Koninklijke Schuttevaer vaak het mandaat voor had van de ASV. Voorbeelden hiervan zijn het ligplaatsenbeleid, bedieningstijden van sluizen en bruggen, versobering van voorzieningen

op ligplaatsen, nieuwe vaarwegreglementen in Frankrijk. Alhoewel genoemde zaken veel tijd en energie heeft gevraagd van bestuur en denktank van de ASV, worden steeds meer beleidsmakers zich ervan bewust dat niet de gehele binnenvaart automatisch door Koninklijke Schuttevaer wordt vertegenwoordigd.

AIS.
1 december was het zover. De uitrusting en gebruik van AIS in combinatie met een digitaal kaartsysteem is verplicht geworden op de Rijn. De ASV heet zich er altijd tegen verzet, maar dit heeft niet mogen baten. In de 2 OTNB-overleggen in 2014 tussen ministerie en bedrijfsleven is alleen nog gesproken over hoe om te gaan met een defect AIS-apparaat en nog enkele kleine punten zoals het rijnkruisend verkeer en het wel of niet van kracht zijn van de verplichting op politieboten. Met betrekking tot privacy waarborging van AIS had de CCR slechts een aantal weken voor invoering van de verplichting de nationale regelgeving en interpretatie van de lidstaten in kaart. De grote verschillen heeft het standpunt van de ASV dat de privacy onvoldoende is gewaarborgd eerder bevestigd dan ontkracht.

Crisismaatregelen.
Na het turbulente jaar 2013 leek het omtrent het aanpakken van de crisis in de binnenvaart erg stil in 2014. Omdat er tekenen waren van herstel van de markt met het vooruitzicht van doorzettend herstel, leek het nemen van maatregelen door overheden minder urgent en noodzakelijk. ESO en EBU zijn het hele jaar aan het overleggen geweest over maatregelen waarvoor het reservefonds sloopgelden kan worden ingezet. Uiteindelijk is men het vooralsnog alleen eens geworden over het versterken van de organisaties ESO en EBU met deze middelen. De ASV heeft de Europese Commissie erop gewezen dat het besteden van het reservefonds op deze wijze geen recht doet aan degenen die het fonds gevuld hebben, de schippers. Dit en de kritiek op het moratorium hebben als resultaat gehad dat de ASV is uitgenodigd voor een informeel gesprek met dhr. Theologitis van de Europese Commissie afdeling DG MOVE. Dit gesprek heeft plaatsgevonden in januari 2015.

De ASV was in oktober aanwezig op een door de Europese Commissie georganiseerde ronde-tafelbijeenkomst over de huidige Marktobservatie van de CCR. Aldaar is een afgeslankte versie van het in 2012 door ASV, Ons Recht en La Glissoire voorgestelde Markttransparantiesysteem voorgesteld door de ESO. Dit voorstel kan in de toekomst de markt transparanter maken en de ASV heeft het ten overstaan van de Europese Commissie ondersteund.

Aan het begin van dit jaarverslag werd gesteld dat er wellicht sprake is van een nieuwe realiteit qua vervoersmarkt in 2014. Dat zou betekenen dat 2014 het laatste crisisjaar is geweest. De grote vraag is wat deze nieuwe realiteit in gaat houden en hoe de binnenvaart daar mee om kan en wil gaan. De ASV heeft om die reden eind 2014 besloten om in 2015 een symposium te organiseren over de markt en de werking daarvan in de binnenvaart.

Uiteraard is dit jaarverslag lang niet compleet in alles wat het bestuur en denktank hebben ondernomen en veel meer is te vinden op de website in het nieuwsbriefarchief.

2014 ligt inmiddels achter ons en de ASV gaat vol goede moed 2015 in.

Ron Breedveld

BERZOB

Een gesprek door Jos Evens met BERZOB (Bereikbaarheid Zuid Oost Brabant)

Onder het genot van koffie en Limburgse vlaai heeft Jos Evens namens de ASV een 2 uur durend gesprek gehad met Janneke Gramberg van BERZOB. Janneke is eerder in haar loopbaan o.a. Logistiek Manager geweest bij DSM, afdeling scheepsverlading vloeibare en gasvormige producten. Momenteel is het project Bereikbaarheid Zuid Oost Brabant de Limburgse grens al gepasseerd met deel name door Kalle&Bakker in Roermond en de Cargill-mouterij in Swalmen.

Vanuit BERZOB gezien was het gesprek voornamelijk om meer achtergronden te leren kennen van de binnenvaart, specifiek die, welke in dit vaargebied haar diensten kan verlenen.

Rode draad was vanuit de ASV de vaststelling, dat bij verladers, ondanks alle kreten over milieuwinst en modal shift richting watertransport, het prijsaspect altijd ver bovenaan stond en nog steeds staat.
Dit gestaafd met voorbeelden uit de binnenvaart maar ook uit het wegtransport. Zoals bijvoorbeeld het feit, dat een Nederlandse wegvervoerder, die tot voor kort huisvervoerder was bij Mars in Veghel, in feite is afgedankt, omdat Mars gebruik gaat maken van een Russisch bedrijf, eigendom van de Ex. van Poetin, gefinancierd uit Gasprom-kapitaal.

Jos heeft benadrukt, dat we uiteraard blij zijn met elk initiatief, om vervoer naar het, in dit geval zuid-oost Brabantse, van de weg naar het water te halen, maar dat de meeste projecten tot nu toe werden opgestart met veel subsidie en bijzondere vergunningen voor overmaatse schepen of verminderde bemanningseisen. Hierdoor worden de bestaande vervoerders oneerlijk beconcurreerd en weggedrukt. Is de subsidie op zeker moment opgebruikt, dan blijken de nieuwe

projecten niet meer haalbaar, maar is de trend van vrachtprijsverlaging ingezet. Of de voor het project gebouwde schepen worden via een faillissement weer voor een lage prijs in dezelfde markt ingezet.

Vergroening en vermindering van files met de bijbehorende milieubelasting door kanalen te verruimen en daarna zo groot mogelijke schepen in te zetten is ook in Brabant de grote drijfveer, maar de kleine schepen kunnen veel verder in het binnenland van meestal Frankrijk geladen worden. In het nieuwe concept moet die lading dikwijls meer dan 100 km. ver per vrachtwagen opgehaald worden, waardoor de milieubelasting enkel verschuift. Dit met voorbeelden aangegeven.

Daarnaast aangegeven, dat uitstootgegevens van de binnenvaart, die door instanties in de milieuoverwegingen worden genoemd, veelal berusten op aannames, terwijl praktijkberekeningen aantonen, dat die uitstoot bijna een factor 3 kleiner is. En dat daarnaast ook is aangetoond, dat de uitstoot van fijnstof bij scheepsmotoren weliswaar groter is als bij de laatste versies vrachtwagenmotoren, maar dat het ultrafijnstof, wat die motoren in de plaats daarvan uitstoten, veel schadelijker voor de gezondheid is.

Dit zou voor verladers reden moeten zijn om de binnenvaart nog veel meer als groen alternatief te omhelzen. Ook de heel kleine binnenvaart.

Volgens mevr. Gramberg zou daarnaast juist die heel kleine binnenvaart geschikt zijn voor het via een soort inzamelnetwerk op verschillende plekken laden van kleinere hoeveelheden ingezameld afval van bv. milieustraten, om het te vervoeren naar de verwerkingsbedrijven.

Zeker is, dat het in kaart brengen van bedrijven, die iets met binnenvaart zouden kunnen doen, een belangrijke taak is. In dit verband heeft Jos nog gewezen op het al decennia lang bestaan van ROC's (Regionale overslagcentra, waarvan ooit ook de opzet was, kleinere goederenstromen, ook bulkgoederen, bijeen te brengen, of van daaruit te verspreiden. Ook per klein schip, en niet alleen containers te behandelen tussen weg- en watervervoer.

Al met al een heel zinvolle kennismaking.

REÜNIE PRINS HENDRIK INTERNAAT

Het Prins hendrik Internaat bestaat dit jaar alweer 100 jaar en dit willen wij de mensen niet laten ontgaan.

We organiseren een reünie voor oud bewoners en medewerkers.
U kunt zich aanmelden op reunie2015@prinshendrikinternaat.nl
Telefoonnummer 030-6084848
http://www.prinshendrikinternaat.nl

Datum: zaterdag 29 augustus
Tijd: 12.00 uur tot 17.00 uur
Entreeprijs € 15,- p.p

Via de website kan je doorlinken naar onze fb pagina's

VOORTGANG ALLEENVAART WESTERSCHELDE

Aan: Ministerie van I&M
t.a.v. Directeur Maritieme Zaken
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Foto: Liesbeth de Jonge

Betreft: Voortgang alleenvaart Westerschelde.

Rotterdam, 24-02-2015

Geachte mevrouw Gijsbers,

Dit schrijven is een uiteenzetting van bevindingen uit gevoerde gesprekken in 2014 met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat afd. Zee en Delta t.a.v. het voorstel van de ASV om de Westerschelde te mogen bevaren met één bemanningslid (schipper) op schepen van 55 meter of korter. Op basis van genoemde gesprekken en ervaringen met alleenvaart op andere vaarwegen in Nederland, België en Frankrijk, is de ASV van mening dat de argumenten om het niet toe te staan onvoldoende zijn om te concluderen dat alleenvaart op de Westerschelde tot onveilige situaties kan/zal leiden.

Navigeren Westerschelde.
Tot de aangevoerde argumenten behoren de specifieke karakteristieken van de Westerschelde als vaarweg zoals getijden, golfslag en het gecombineerde gebruik door zee- en binnenvaart. Deze karakteristieken bemoeilijken echter het navigeren niet zodanig dat een tweede persoon daarvoor vereist is. Zowel op kleine als grote binnenvaartschepen wordt het navigeren altijd gedaan door één schipper, ook in gebieden waar het scheepvaartverkeer intensiever is dan op de Westerschelde (bijv. de haven van Rotterdam).

Technische eisen aan binnenvaartschepen.
Alle typen schepen kunnen, bij een aangepaste technische uitrusting S1, c.q. S2, alle vaarwateren incl. Westerschelde bevaren met een –gereduceerde- minimumbemanning. Hiervan wordt dan in voorkomende gevallen aantekening gemaakt in het Certificaat van Onderzoek.

De doelgroep waar het in dit kader om gaat zijn de Spitsen en Kempenaars (Klasse I en II) tot een lengte van 55 meter. Qua bouw en uitrusting dienen deze schepen minimaal te voldoen aan de eisen voor het verkrijgen van een Communautair Certificaat. De Westerschelde valt onder het toepassingsgebied van dit certificaat en daarom kunnen de schepen van de doelgroep in algemene zin technisch geschikt worden geacht voor het bevaren van de Westerschelde. Voor het varen met alleen één schipper aan boord zijn er voor deze schepen extra aanvullende eisen opgenomen in de vrijstellingsregeling, waar de schepen aan moeten voldoen. (zie: “Binnenvaartregeling”, id. BWBR0023009, departementaal kenmerk CEND/HDJZ-2009/105sectorSCH., oorspronkelijk ingevoerd in de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart in 1995 voor een proefperiode van 5 jaar, daarna nogmaals 5 jaar verlengd, en na vaststelling van het zich niet voorgedaan hebben van negatieve veiligheidssituaties, te vinden in “officielebekendmakingen.nl/Stcrt-2004-194-p18-SC66897.html”, toelichting, als definitief vastgelegd.)

Bij dit alles moeten schepen (en onderdelen daarvan) regelmatig onderworpen worden aan een keuring en/of inspectie door bevoegde autoriteiten.
Met al deze technische vereisten kan gesteld worden dat het in verhouding (qua afmetingen en vaarsnelheid) veiliger is om met een klein binnenvaartschip de Westerschelde te bevaren dan met een groot zeeschip, hetgeen treffend onderstreept werd door de stranding van het mega-containerschip “MSC Rachele” ingevolge een volledige blackout vlakbij Terneuzen 2 dagen na ons laatste overleg in Vlissingen.

Veranderde vaart.
De bepaling in de voornoemde vrijstellingsregeling, die bepaalt dat alleenvaart op de Westerschelde niet is toegestaan stamt uit het jaar 1995. Op dat moment was in België alleenvaart nog niet toegestaan, inmiddels sinds 2007 wel, onder gelijkaardige condities als in Nederland. Sindsdien is de scheepvaart op de Westerschelde sterk veranderd. De schepen zijn groter geworden en nautisch beter uitgerust, ook de kleine schepen en de vaarweg is verdiept. Deze

positieve aspecten voor het veilige verkeer worden nog significant aangevuld door verbeterde verkeerbegeleiding, het VTS systeem, elektronische vaarkaarten en het Automatic Identification System (AIS). Wat de beweegredenen destijds ook waren, dan wel uitgevoerde onderzoeken, op basis waarvan de bepaling is opgenomen dat bij alleenvaart de Westerschelde niet bevaren mag worden, door de veranderde vaar-situatie is een gedegen heroverweging anno 2015 op basis van de feiten op zijn plaats.

Incidenten en ongevallen.
Zoals onderzoek door het ministerie heeft aangetoond (zie bovenvermelde toelichting) zijn er in het recente verleden (sinds 1995) geen incidenten of ongevallen geweest in de binnenvaart die te wijten waren aan het varen met één bemanningslid op schepen korter dan 55 meter of te voorkomen waren met een tweede persoon aan boord. Ten aanzien van de Westerschelde zijn er geen voorvallen bekend met schepen korter dan 55 meter waarbij het ontbreken van een tweede persoon het voorval had kunnen escaleren, wat in dat geval had kunnen leiden tot een groter gevaar voor het eigen schip en de overige scheepvaart.
Uiteraard kan de discussie over het wel of niet toestaan van alleenvaart op de Westerschelde gevoerd worden aan de hand van hypothetische gevallen. Dit is echter geen goed uitgangspunt. Er zijn geen feiten of cijfers bekend die de stelling (van met name de zeevaart) onderbouwen dat alleenvaart op schepen korter dan 55 meter onveiliger is dan met twee personen.

Afsluitend.
Ter afsluiting van dit schrijven wil de ASV het ministerie bedanken voor de geschonken aandacht aan dit onderwerp tot dusver. Het speelt al enige jaren en de doelgroep waar het om gaat is niet zo heel groot. Praktisch en financieel heeft het voor degen en die het betreft wel nadelige consequenties dat alleenvaart op de Westerschelde niet is toegestaan. (Zie de voornoemde toelichting) Het wel toestaan zal een welkom besluit zijn.

Vanuit de gesprekken heeft de ASV de indruk gekregen dat het ministerie geen bezwaren heeft, de argumenten van ILenT zijn weerlegd en Rijkswaterstaat afd. Zee en Delta voornamelijk verwijst naar veiligheids-technische zaken, waar andere schepen dan de schepen besproken in dit kader eveneens mee te maken hebben. Daarbij hanteert deze afdeling van Rijkswaterstaat het uitgangspunt dat zij alleenvaart op andere vaarwateren ook onveilig acht vanuit een zeevaartachtergrond en vanuit het uitgangspunt, dat moderne navigatiemiddelen zoals een automatische piloot onbetrouwbaar zijn.

Aangezien het toestaan van alleenvaart op de Westerschelde via de Commissie van Toezicht op de Scheldevaart dient te geschieden en in België op de andere vaarwegen sinds 2007 alleenvaart onder voorwaarden ook toegestaan is, verzoekt de ASV het ministerie het onderwerp “toestaan alleenvaart op de Westerschelde” te agenderen in de commissie voor 2015. De ASV is bereidt om de commissie te voorzien van alle relevante informatie ter onderbouwing van het door de ASV gedane voorstel. Gaarne wil de ASV in de gelegenheid komen om het voorstel mondeling toe te lichten aan de commissie en eventuele aanvullende voorwaarden met de commissie te bespreken.

Hoogachtend,

Ron Breedveld
Vicevoorzitter ASV
+31 653 801 460

Het ministerie heeft onlangs positief gereageerd op het verzoek om het onderwerp “toestaan alleenvaart op de Westerschelde” te agenderen in de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Wordt vervolgd.

WALSTROOM DEVENTER

Er is wederom contact geweest met de heer Groenveld de havenmeester van Deventer. De aanvraag voor de nieuwe software ligt nog steeds bij de gemeente.

Er is iemand aan bezig. We hebben de heer Groenveld er op geattendeerd dat we graag wat vorderingen willen zien, daar wij anders alleen aan onze leden kunnen vertellen dat er niets aan gedaan wordt.

Hij heeft het begrepen en ging zijn best doen.

Meander

Schippersinternaat “De Meerpaal” in Capelle aan den IJssel biedt uw kind gezelligheid en geborgenheid in een gezond leefklimaat. Wilt u dit persoonlijk ervaren?
U bent te allen tijde van harte welkom voor een kennismaking en rondleiding.

De Meerpaal
Pastel 94
2907 ZD Capelle aan den IJssel

www.de-meerpaal.nl 010 4513681
meerpaal@stgmeander.nl

CANAL DES VOSGES

Canal des Vosges 5,10 meter breed?

Van een van onze leden hoorden wij dat op de facebookgroep Voies navigables de Lorraine et de l'est de la France vermeld stond dat de toegelaten breedte van schepen in de Vogezen 5.10 meter zou zijn geworden. Jos Evens heeft voor dit lid even gebeld met VNF Nancy en ze de vraag voorgelegd.

Het blijkt dus nogal voorbarig te zijn: Het was wel de bedoeling, dat het na de stremming van afgelopen maand weer 5,10 m. zou worden, maar dat is het nog niet, en dit tot nader bericht via een "Avis à la Batellerie".

De dame van de Subdivision d'Épinal, waarvan sprake is in het Facebook-bericht, heeft de vraag blijkbaar verkeerd geïnterpreteerd en dus een verkeerd antwoord gegeven.

Nancy wist van het Facebookbericht van VNF, omdat verschillende schippers hier al over gebeld hadden, maar het bericht is afkomstig van VNF-Béthune, hoewel de tekst in het facebook-bericht doet vermoeden, dat het van VNF-Lorraine komt. VNF-Nancy heeft zelf geen toegang tot deze Facebook-pagina, ze kunnen het niet lezen en al helemaal niet veranderen.

Jos Evens heeft hen verzocht, contact op te nemen met Béthune om het bericht te herroepen en om de regionale VNF-diensten in ieder geval toegang te geven tot de VNF-facebookpagina, om dit soort verkeerde voorlichting te voorkomen, omdat nu eenmaal veel mensen van Facebook gebruik maken en het in dit geval als betrouwbare informatiebron zien.

Ze zou het met haar "meerderen" bespreken.

Het zou fijn zijn, dit bericht aan zoveel mogelijk betrokkenen door te geven, voordat mensen dadelijk een verkeerde route kiezen.

Mooier kunnen we het niet maken, gemakkelijker ook niet....

ZALTOCHNIEWAARZIJN!!!!!

Schonere motoren

VIV publiceert nieuwe EIA lijst voor energiezuinige scheepsmotoren

Om vernieuwing in gang te zetten en tegelijk de emissies te verminderen heeft de overheid een EIA regeling in het leven geroepen. De VIV, belangenorganisatie van motorfabrikanten en dealers in Nederland, heeft in 2009 de eerste lijst met Energiezuinige Scheepsmotoren gepresenteerd. Inmiddels hebben er vele updates plaats gevonden en is de meest recente publicatie met nog meer motormerken beschikbaar
http://app.budgetmailer.com/link/7478367A304D4F6D744E343D/7A766F45556A4561516153615973536C784A456432673D3D.

De motoren op deze lijst voldoen aan de ambitieuze eisen die gesteld worden op de EIA milieulijst onder regeling nr. 240612.

Reactie van een denktanklid:
Kijk: Daar krijg ik nu weer de sch**t van. De kleinste motor in dit lijstje is 254 Kw., ofwel 346 pk., een nogal pittig motorvermogen voor in een spits.

Motoren met een zeer modern concept, energiezuinig, dus u betaalt minder aan energiekosten EN minder belasting.

Even snel naar de website van Cummins, onze motor uit 1979 erbij gehaald met de verbruiksgegevens (nog niet eens de best afgeregelde versie), 224 Kw., verbruik 200 gr./Kwh., helemaal 2 gram méér als de huidige milieudoelstelling, waarvoor je dan wel weer meer pk's gaat zetten. Deze motor, volgens opgave 224 Kw. ofwel 300 pk. bij 1800 toeren, draait bij ons op een schroef van 240 pk., waarbij we op een gemiddeld kanaal meestal slechts op 1400 toeren draaien. Daarbij zit je op het hoogste koppel en een verbruik van 198,7 gr/Kwh. Waar zijn we mee bezig??

Bevrachters en samenwerkingsverbanden
Per 1 februari is het team van BLN-Koninklijke Schuttevaer versterkt met de 32 jarige Peter Brandt. Peter is de afgelopen zesenhalf jaar werkzaam geweest als HR/Crewing officer bij een van de grootste binnenvaartbevrachters van Europa.

Bovendien: Het samenwerkingsverband NPRC heeft zich, zonder de leden te raadplegen, aangesloten bij BLN!
Bevrachters en samenwerkingsverbanden (what's the difference?) die zich gaan bemoeien met schippersbonden?? Zaltochniewaarzijn????!!!!

Marinetraffic misbruik
EOC roept woonschepen op Marinetraffic te gebruiken om te achterhalen van welk schip een eventuele golfslag zou komen. Is de juridische afdeling van EOC niet op de hoogte dat Marinetraffic daar helemaal niet voor gebruikt mag worden? Zaltochniewaarzijn????!!!!

Naming and shaming
Van een van onze leden:
Een tijdje terug las ik jullie berichtje over de voorwaarden van CBO die je geheel aansprakelijk stellen voor niet "leveren", zelfs in situaties van overmacht.

Kortgeleden een reisje voor CBO gedaan. Op het charter stond bij de voorwaarden (in de kleine lettertjes) deze clausule niet, dit heb ik voor ik met het charter akkoord ging nagekeken. Een gewaarschuwd mens telt voor twee nietwaar?
CBO levert echter na belading ook het connossement. Klaar met laden, "schipper, even tekenen graag" en varen. Later het door mij getekende connossement waarvan de kleine lettertjes op het eerste oog overeenkomen met die van het charter, nog even doorgespit. En ja hoor: de bewuste clausule was midden in de kleine lettertjes van het connossement erin gefietst.

Dus een volgende keer schrap ik deze clausule gewoon voor ik teken en zet er bij "niet overeengekomen in het contract/charter". Daarna maar eens zien of er reactie op komt.

Marktmanipulatie (uit het FD)
ECT, het grootste containerbedrijf in de Rotterdamse haven, wordt verdacht van marktmanipulatie. Afgelopen zomer blijkt de mededingingsautoriteit Autoriteit Consument & Markt (ACM) een inval te hebben gedaan bij de dominante stuwadoor. Dat melden verschillende ingewijden die niet met naam genoemd willen worden.

Containerterminaluitbater ECT zou zich schuldig maken aan het voortrekken van binnenvaartschepen die het zelf inhuurt om lading van en naar het achterland te vervoeren. Binnenvaartschepen die niet gecharterd zijn voor ECT's speciale dienst 'European Gateway Services' moeten vaak plaatsmaken voor eigen schepen van ECT. Daarmee zou de stuwadoor de concurrentieverhoudingen verstoren.

Verschillende binnenvaartbedrijven doen tegenover het FD hun beklag over de voorkeursbehandeling die concurrenten ontvangen als ze door ECT gecharterd zijn. Zij willen vanwege de machtspositie van ECT niet met naam vermeld worden.

ECT bevestigt noch ontkent dat het op 28 augustus een inval van de ACM heeft gehad. Diverse ingewijden melden echter dat circa achttien beambten van de mededingingsautoriteit op die datum het hoofdkantoor op de Maasvlakte binnenstormden. Daarbij werden onder meer computerbestanden in beslag genomen en enkele leidinggevenden ondervraagd.

TWEEDE KAMER: VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 februari 2015
De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 19 december 2014 over Ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen (Kamerstuk 34 122, nr. 1). De vragen en opmerkingen zijn op 20 januari 2015 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 februari 2015 zijn de vragen beantwoord.

Inleiding
De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de voorgestelde wijzigingen van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen. Deze leden hebben enkele opmerkingen en vragen waarop ze de Minister verzoeken om in te gaan

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement, het Binnenvaartpolitiereglement en enkele andere besluiten in verband met een actualisering en enkele andere aanpassingen.

Snelle veerdienst met watertaxi's op de Waddenzee
De leden van de CDA-fractie constateren dat het ontwerpbesluit onder meer beoogt om watertaxi's in het Waddengebied de mogelijkheid te bieden om sneller te varen. Dat achten de leden van de CDA-fractie een goede ontwikkeling omdat dat een al lang gekoesterde wens doet uitkomen. Wel vragen deze leden of er wel voldoende uitzondering gemaakt wordt voor snel varen in gevallen waar dat nodig is: door bergingsbedrijven die snel ter plaatse moeten zijn of door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in het geval van een redding. Dergelijke gevallen vragen er om dat men snel moet kunnen varen als de situatie dat vereist, zo menen deze leden.

Voorschriften van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
De leden van de VVD-fractie vragen welk nut de verplichte uitrusting met een Automatic Identification System (AIS) heeft voor stilliggende schepen buiten de vaargeul, waaronder ook woonschepen met een vaste ligplaats groter dan twintig meter. Dit werkt volgens deze leden verwarrend voor AIS-gebruikers op andere schepen, omdat zij extra goed moeten opletten en moeten controleren of deze schepen wel stil liggen, wat af kan leiden. Deze leden vragen ook waarom bovendien toestemming moet worden gevraagd om het AIS-apparaat uit te doen, terwijl dat voor ankerlicht niet hoeft. Ook kan de stroombron voor het AIS-apparaat volgens deze leden een probleem zijn bij stilliggende schepen. Als een schip langere tijd onbewaakt ligt, dan volstaan zonnepanelen of accu's niet. Bovendien kan het gebruik van een accu gevaarlijk zijn als deze schepen bij gevaar snel moeten wegvaren en de accu onvoldoende geladen is om te kunnen starten. Er is tot slot een tegenstrijdigheid met de Regionale Marifoon Regeling, die bepaalt dat er iemand met een marifoonbedieningscertificaat aanwezig moet zijn als het AIS-apparaat aanstaat. Dit is praktisch niet uitvoerbaar op deze schepen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bereid is om de AIS-verplichting voor stilliggende schepen buiten de vaargeul in het Binnenvaartpolitiereglement te laten vervallen. De leden van de VVD-fractie vragen verder of het zinvol is om AIS te verplichten op vaarwegen met CEMT-klasse 0 (CEMT = Conferentie van Europese Ministers van Transport). Enkele voorbeelden hiervan zijn de Overijsselse Vecht en de Berkel waar zompen varen, de stadsgrachten van Den Haag, waar de Ooievaart met open rondvaartboten vaart met meer dan twaalf passagiers (grote schepen dus) en de route door de polders tussen Zoetermeer en Leiden waar rondvaartboot De Meervaarder vaart. Onder andere Noord- en Zuid-Holland en Friesland hebben zeer veel kleine vaarwegen. Op deze wateren kunnen volgens deze leden onmogelijk schepen van Klasse I of groter met AIS (met Electronic Chart Display Information System (ECDIS)) varen. Verkeersposten zijn daar evenmin, dus heeft het volgens deze leden in feite geen zin om AIS-data uit te zenden op klasse 0 vaarwegen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister ook bereid is om de CEMT-klasse 0 vaarwegen vrij te stellen van de AIS-verplichting. Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie hoe het staat met privacy en AIS. Is er nagedacht over hoe deze zich met elkaar verhouden, zo vragen deze leden. Ook de leden van de PvdA-fractie vragen of het praktisch wel mogelijk is om stilliggende schepen buiten de vaargeul te verplichten het AIS-apparaat altijd aan te hebben staan. De eerste reden dat de voornoemde leden dit vragen is de verplichting om als het AIS-apparaat aanstaat een bemanningslid met een marifoonbediencertificaat aan boord te hebben en de marifoon uit te luisteren. De leden van de PvdA-fractie krijgen het beeld dat dit praktisch onmogelijk is in geval er niemand aan boord is of in de nachtelijke uren als de opvarenden slapen. Deze leden verzoeken de Minister uiteen te zetten waarom de wijzigingen van het Binnenvaartpolitiereglement en het Rijnvaartpolitiereglement op deze punten niet conflicterend zijn met de internationale Regionale Marifoon Regeling (Basel 2000). De tweede zorg van de leden van de PvdA-fractie is of de Minister rekening heeft gehouden met het elektriciteitsgebruik van het AIS-apparaat bij stilliggende schepen die geen vaste kabelverbinding met de kade hebben. De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister ook om nader in te gaan op het nut voor schepen met een lengte van minder dan 35 meter om AIS-data uit te zenden op de kleine CEMT-klasse 0 vaarwegen. De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister tevens in te gaan op de praktische toepasbaarheid van de verplichting volgens het Rijnvaartpolitiereglement om een ECDIS-voorziening te hebben op schepen langer dan twintig meter zonder een stuurhut.

Advisering en consultatie
De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd welke opmerkingen het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Koninklijke Schuttevaer en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. hebben gemaakt over de verplichting om een AIS-apparaat te hebben op alle binnenvaartschepen langer dan twintig meter en op kleinere vaartuigen die ook bedrijfsmatig varen.

overig
De leden van de CDA-fractie vragen of de bepalingen van het Binnenvaart-politiereglement gelijk zijn aan de bepalingen op dit terrein in naburige landen zoals België, Duitsland en Denemarken. Indien er significante verschillen zijn dan vernemen deze leden graag de omvang en de achtergrond daarvan.

II Reactie van de bewindspersoon
Snelle watertaxi's op de Waddenzee
De leden van de CDA-fractie achten het mogelijk maken van sneller varen door watertaxi's een goede ontwikkeling, maar vragen of er voldoende uitzondering gemaakt wordt voor snel varen in gevallen waar dat nodig is: door bergingsbedrijven die snel ter plaatse moeten zijn of door de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) in het geval van een redding. Het snelvaren overdag met watertaxi's op de Waddenzee is onder de huidige regelgeving reeds toegestaan. De voorgenomen wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) beoogt daarnaast ook het nachtelijk snelvaren van watertaxi's mogelijk te maken: de wijziging maakt het mogelijk om in de Regeling Snelle Motorboten watertaxi's te kunnen onderscheiden van overige snelle motorboten. Ik heb deze wijziging in gang gezet naar aanleiding van vragen van uw Kamer in maart 2011. De wijziging loopt vooruit op het onderzoek naar de toelaatbaarheid van het nachtelijk snelvaren op grond van de Natuurbeschermingswet. Het onderzoek beperkt zich tot het bedrijfsmatig snelvaren met water-taxi's, omdat het snelvaren 's nachts met recreatief varende snelle motorboten over de Waddenzee niet aan de orde is. Voorlopige resultaten van onderzoek laten zien dat negatieve invloeden vooralsnog niet kunnen worden uitgesloten. Afrondend onderzoek zal op grond van de meest actuele gegevens bij in werking treden van het BPR de benodigde duidelijkheid moeten geven. Uiteraard zijn voor noodgevallen, bergingsoperaties en reddingsacties in het huidige BPR reeds voorzieningen getroffen zodat hulpdiensten altijd adequaat en snel kunnen opereren. Dit zal met de voorgenomen wijziging niet veranderen.

Invoering AIS-plicht
De leden van de VVD-fractie vragen welk nut de verplichte uitrusting met een Automatic Identification System (AIS) heeft voor stilliggende schepen buiten de vaargeul.

De verplichte uitrusting van een schip met een Inland-Automatic Identification System (verder aangeduid als AIS) is bedoeld om uit oogpunt van veiligheid de positie van het schip aan andere schepen en Vessel Traffic Centra (VTS) bekend te stellen met name als het schip bijv. door een bocht in de rivier nog niet zichtbaar is. Uit oogpunt van veiligheid moet het AIS in principe altijd ingeschakeld zijn. Dit geldt dus ook als een schip stilligt in of langs een vaarweg. Echter het AIS is zelf geen navigatiemiddel. Met AIS kijkt men verder vooruit naar de verkeerssituatie/ het verkeer. Als schepen in de directe nabijheid zijn moet men uit het raam kijken en bij slecht zicht de boordradar gebruiken. Het AIS is daarvoor niet bedoeld, AIS voorziet de schipper van extra informatie in een vroeg stadium. Van verwarring of afleiding is dus geen sprake. De regeling voorziet overigens in een ontheffingsmogelijkheid voor bevoegde autoriteiten als havenbeheerders om overnachtinghavens en havenbekkens ic vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden uit te zonderen van de verplichting. Dit is geen individuele ontheffing maar een ontheffing voor het betreffende gebied of havenbekken. De bevoegde autoriteit zal zich daarbij laten leiden door de specifieke lokale omstandigheden. Zo heeft RWS voor de overnachtinghavens langs de Rijn als bedoeld in artikel 14.11 RPR, bepaald dat daar het AIS bij afgemeerde schepen mag worden uitgezet.

De leden van de VVD vragen ook waarom bovendien toestemming moet worden gevraagd om het AIS-apparaat uit te doen, terwijl dat voor ankerlicht niet hoeft.

Als men 's nachts voor anker ligt is een ankerlicht verplicht en dit mag onder die omstandigheden niet worden uitgezet. Voor bepaalde gebieden kan de lokale beheerder ontheffing van de AIS-plicht instellen. Deze ontheffing geldt voor iedereen die zich daar bevindt, dus het vragen van toestemming is niet aan de orde.

De leden van de VVD en de PvdA hebben enkele vragen over de AIS-plicht bij stilliggende schepen. De stroombron voor het AIS-apparaat zou een probleem zijn bij stilliggende schepen. Daarnaast zou er een strijdigheid zijn met de Marifoonregeling. Deze leden vragen of de Minister de AIS-plicht voor stilliggende schepen buiten de vaargeul wil laten vervallen.

Inderdaad verbruikt een ingeschakeld AIS stroom, maar bij stilliggende schepen hoeft dit geen probleem te zijn. Als men afgemeerd ligt en de navigatiestatus in het AIS apparaat correct is aangepast naar vaarstatus 5 (afgemeerd) is het stroomverbruik laag ca. 16 Watt (spaarlampje). Vergeet men de vaarstatus aan te passen dan blijft die in 0 staan (onderweg, motor in gebruik), dit is de piekbelastingmodus met een stroomverbruik van max. 55W. Dus bij correct gebruik volgens de AIS-plicht mag het stroomverbruik niet tot problemen leiden. Immers de vaarstatus is een van de onderdelen die verplicht correct in het AIS moeten worden ingevuld en aangepast bij wijziging van die status. Bij vergelijking van de AIS-plicht met de Marifoonregeling blijkt inderdaad sprake van inconsistentie. Ik zal dit nader uitzoeken en mijn bevindingen voorleggen in de CCR en het nationaal overleg.

De leden van de VVD en PvdA vragen of het zinvol is om het AIS te verplichten op vaarwegen met CEMT-klasse 0.

Ik kan u meedelen dat het gebruik van AIS op deze wateren inderdaad niets toevoegt. Ik ben dan ook graag bereid deze

vaarwegen vrij te stellen van de AIS-plicht en dit zal bij de wijziging van het BPR worden meege-nomen.

De leden van de VVD vragen hoe het staat met privacy bij gebruik van AIS.

Ten aanzien van de privacy zijn voldoende waarborgen in de nationale wetgeving opgenomen. Het gebruiken van AIS-informatie door derden is strafbaar. Door het Ministerie van Justitie is het College bescherming persoonsgegevens (CBP) aangewezen als instantie waar individuele klachten kunnen worden ingediend.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister tevens in te gaan op de praktische toepasbaarheid van de verplichting volgens het Rijnvaartpoli-tiereglement om een ECDIS-voorziening te hebben op schepen langer dan twintig meter zonder een stuurhut.

Hierover kan ik u meedelen dat het met de huidige stand der techniek (via mobiele communicatiemiddelen, tablets, etc) geen probleem is om AIS-gegevens uit te lezen als er geen stuurhut aanwezig is. Zeevarende jachten zijn vrijwel allemaal uitgerust met AIS en een elektronische kaart en veel van deze schepen hebben geen stuurhut. Daaruit valt af te leiden dat dit in de praktijk geen problemen oplevert.

Advisering en consultatie.
De leden van de PvdA vragen naar de reacties van derden-belanghebbenden.

In de aanloop naar de AIS-verplichting in het BPR is door mijn Ministerie overlegd met alle Technische en Nautische brancheverenigingen in de Binnenvaart, vertegenwoordigd in het OTNB. De reacties waren overwegend positief om het AIS ook op de BPR-wateren in te voeren, mits daarin niet de verplichting voor ECDIS of gelijkwaardig werd meegenomen welke wel in het CCR besluit zit. Bovengenoemde partijen waren overigens ook al betrokken via dit OTNB bij de discussies over invoering van het AIS op de Rijn (RPR). De belangrijkste opmerkingen van deze partijen hadden betrekking op het permanent ingeschakeld zijn van het AIS, tijdsbestek van reparatie bij uitval en de privacy van de gegevens. In een informatiedocument zijn de meeste opmerkingen over AIS-gebruik in de dagelijkse praktijk verwerkt. Van andere opmerkingen bijv. reparatie binnen 48 uur, is gesteld dat uit de toegezegde evaluatie zal blijken of daadwerkelijk sprake is van een probleem.

Bepalingen in naburige landen
De leden van het CDA vragen of de verplichting in naburige landen zoals België, Duitsland en Denemarken op gelijke wijze als in Nederland is ingevoerd.

In België is de AIS-plicht alleen in en rond de havens van Antwerpen en Gent ingesteld. In België geldt een plicht om AIS aan boord te hebben. Er is nog geen plicht om AIS te gebruiken. In Duitsland is buiten de Rijn nog geen verplichting ingevoerd. In Denemarken heeft men geen bevaarbare binnenwateren en is een AIS-verplichting daarom niet opportuun.

Motie van de leden Albert de Vries (PvdA) en de Boer (VVD)

Voorgesteld 11 maart 2015

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,
constaterende dat Nederland al langere tijd de wens heeft om binnenvaartschippers niet te belasten met overbodige technische eisen die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) verplicht worden gesteld;
constaterende dat het de minister is gelukt op een aantal onderdelen van de CCR-eisen voor binnenvaartschepen een uitstel tot 2020 uit te onderhandelen binnen de CCR;
overwegende dat er een structurele oplossing gevonden dient te worden voor de CCR-eisen die niet proportioneel zijn voor duurzaamheid of de veiligheid aan boord;

overwegende dat de bestaande CCR-hardheidsclausule procedureel ingewikkeld is en lidstaten te weinig beslissingsruimte biedt omdat ontheffingen ter instemming voorgelegd dienen te worden aan de CCR;

verzoekt de regering in de CCR een praktische hardheidsclausule voor te stellen waarmee de lidstaten binnen die randvoorwaarden zelf op een eenvoudige wijze individuele ontheffingen kunnen verlenen;
en gaat over tot de orde van de dag.

Albert de Vries
De Boer

HOORZITTING LIGPLAATSENBELEID MERWEDEKANAAL

Donderdag 26 februari 2015 vond de hoorzitting bezwarencommissie ligplaatsenbeleid Merwedekanaal plaats waar het verweerschrift van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Zuid-Holland en de stukken van de bezwaarschriften aan de orde kwamen. De bezwaarschriften waren naast de ASV ingediend door meerdere schippers, de vereniging Koninklijke Schuttevaer en de heer Westerink . Op de hoorzitting deden het woord: de heer Blazer namens Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Zuid- Holland, Lenie van Toorenburg (namens de vereniging BLN-Schuttevaer), Jessica van den Akker, David Twigt en Sunniva Fluitsma (namens de ASV). Onderstaande behelst de reactie vanuit de ASV, dat is ook meegegeven aan de commissie.

De setting was van dien aard dat alle bezwaarindieners ruim de mogelijkheid kregen zaken toe te voegen of toe te lichten aan hun eerdere bezwaar. Dat hield voornamelijk in een reactie geven op het verweer dat er vanuit de provincie was gekomen op de bezwaren. En met een aantal praktijkvoorbeelden komen om duidelijk te maken wat de gevolgen van dit beleid zijn (zoal Jessica van de Akker treffend deed) Daarna kwam GS Zuid-Holland aan het woord om hier weer op te reageren.

Foto: Sunniva Fluitsma

De commissie zelf stelde behoorlijk kritische vragen aan Gedeputeerde Staten waarin men ter discussie stelde of men inderdaad de bevoegdheid zou hebben ook te handhaven op het gedeelte wat tot de provincie Utrecht behoort. Men leek niet erg overtuigd te zijn van de uitleg waarom dit zou mogen.
Verder bleef men doorvragen waarom die 7 dagen nou zo heilig zou zijn en waarom niet voor een ruimere marge gekozen is. Ook daar wist gedeputeerde zaken niet een overtuigend antwoord op te geven. Op de reactie van de provincie dat men anders “eeuwig blijft liggen” reageerde de commissie dat er nogal een gebied ligt tussen “eeuwig en 7 dagen”.

Na de inbreng van GS kregen wij nogmaals een kans daar weer op te reageren. Dat hebben wij op de volgende punten gedaan:

Ligplaatsen
GS suggereert dat men speciaal ten behoeve van de binnenvaart “ligplaatsvakken’ heeft gemaakt en daarom laat zien dat ze de binnenvaart goed gezind zijn. Onze reactie daarop (David Twigt) was dat die ligplaatsvakken er al ver voor dit besluit waren dus dat is bepaald geen extra tegemoetkoming aan de binnenvaart.

Vakantieregeling
GS zei dat de vakantieregeling afgeschaft werd omdat men ook buiten de vakantieperiode contact met hen opnam of men ook daarbuiten van de regeling gebruik kon maken en dat was te veel gedoe. De commissie zei daarop dat iedereen altijd uitbreiding van mogelijkheden wil maar dat dat op zich geen reden is de mogelijkheid dan maar te schrappen. GS gaf ook aan dat men niet wilde dat schepen onbeheerd achtergelaten werden omdat men wel eens iets met de beschoeiing had gehad en er niet bij kon omdat de schipper onbereikbaar was: de ASV reageerde daarop dat de oevers nu helemaal nieuw en aangepast zijn, dat ook schippers bereid zijn een ander schip te verhalen als dat moet, dat wij wel altijd onze collega’s kunnen bereiken dus niet begrijpen waarom dat hen niet lukt en dat als er excessen zouden hebben plaatsgevonden wij dat echt wel gehoord zouden hebben.

Sociale gronden
GS gaf ook aan dat helemaal geen enkel voorbeeld hadden gehoord van schippers die weggestuurd zijn terwijl dat op sociale gronden niet had gemoeten. De ASV bracht daartegenin dat we dat niet kunnen geloven aangezien men, toen wij in Dordrecht langs waren geweest om hierover te praten, wel wist van dit soort gevallen. We hebben beloofd ze op de hoogte te stellen van de diverse schrijnende voorvallen, en ter plekken nog een aantal voorbeelden genoemd.

capaciteitsproblemen
GS suggereerde ook dat er een capaciteitsprobleem wat ligplaatsen in het Merwedekanaal betreft zou zijn. Dat hebben wij tegengesproken. Wij hebben gezegd dat in het verleden inderdaad wel eens een probleem maar dat het type schip wat gebruik maakt van het Merwedekanaal inmiddels zo in aantal afgenomen is dat er nooit meer een ligplaatsprobleem is. Wel werd er (ook door de Schuttevaer) op gewezen dat als men gedwongen wordt het kanaal te verlaten en dan bijvoorbeeld in de haven van Gorkum gaat liggen men daar een plek bezet die juist van groot belang is voor doorgaand

verkeer die een overnachtingsplaats nodig heeft, vaak een wat groter type schip.

veiligheid
De commissie vroeg regelmatig of GS vond dat de manier waarop de schepen liggen als ze er liggen als “veilig” bestempeld moest worden. Dat moest GS bevestigen. Er lijkt dus geen reden wat veiligheid betreft om schippers te weren.

Inlevingsvermogen
Toen Jessica met een voorbeeld duidelijk maakte waarom het prettig is op het Merwedekanaal te liggen zodat je je kinderen naar school kan brengen, die dan ook eens kinderen om zich heen hebben etc, reageerde GS daar met weinig begrip op. Eigenlijk vond men het maar onzin dat men daar zo’n ligplaats voor nodig zou hebben. Het leek alsof de commissie zich wel in de positie van een moeder aan boord van een binnenvaartschip kon inleven.

Kortom: we hebben de indruk dat men aandachtig naar ons geluisterd heeft, we hebben ook de indruk dat men onze argumenten goed begreep. Nu wachten op het besluit wat binnen 6 weken na deze hoorzitting zal komen.

Inbreng van de ASV bij de hoorzitiing:

Belang van de binnenvaart:
Het belang van de binnenvaart lijkt algemeen erkend te worden. Zo is er een Europees Witboek vervoer waarbij de intentie uitgesproken wordt dat er een verschuiving plaats zou moeten vinden van vervoer over de weg naar vervoer over water (en spoor). Op dit moment gaat 25% van het goederenvervoer over water.
Ooit was de binnenvaart in het hart en hoofd van de mensen in Nederland,
Nu lijkt het wel of men ons bestaansrecht in twijfel trekt. Het besluit, en de argumenten daaromtrent gebruikt, betreffende het ligplaatsenbeleid van het Merwedekanaal is daar een treffend voorbeeld van.

Algemeen belang,
Dat 25% van het vrachtvervoer over water gaat maakt dat dat ten goede komt aan de algehele veiligheid (op de weg) en een betere doorstroming. Maar bij dat vervoer over water horen ook voorzieningen. Schepen zijn meer dan een productiemiddel, het zijn plekken waar op gewoond wordt, mensen hun hondje uit moeten laten, hun kinderen naar school moeten brengen en boodschappen moeten doen. Inderdaad, net zulke mensen met dezelfde behoeften als mensen aan de wal. Lezende alle bezwaren blijkt dit aspect keer op keer terug te komen en het lijkt me dan ook een goed democratisch beginsel deze commentaren serieus te nemen en niet alleen voor het juridisch aspect te gaan; mag de provincie dit doen of niet is wat de ASV betreft minder belangrijk dan: komt de provincie in alle oprechtheid haar eigen uitspraak na, aangehaald in haar bezwaarschrift dat “de provincie het nautisch beheer voert waarbij beheer zich voornamelijk richt op veiligheid en bruikbaarheid van de provinciale vaarwegen”. De ASV stelt dat de provincie met het huidige beleid noch de veiligheid dient noch de bruikbaarheid van het kanaal optimaal benut. Aangezien een ligplaats om wat voor reden dan ook een essentieel onderdeel is van de noodzakelijke voorzieningen voor de binnenvaart, en dat zeker op een strategisch interessante plek voor deze beroepsgroep van groot belang is. Voorzieningen zijn noodzakelijk om de binnenvaart te bevorderen en het schrappen van voorzieningen (of de mogelijkheid om daar gebruik van te maken) remt de mogelijkheid van vervoer over water alleen maar af.

Het is dus, juridisch mogelijk of niet, uiterst onverstandig dat de provincie dit op deze manier doet.
Want er is, zoals u zou kunnen weten een schrijnend tekort aan voorzieningen en zeker aan goede ligplaatsen dus zouden er op diverse plekken uitbreidingen van ligplaatsen moeten komen.

Beleidsnota versus uitvoering
In de beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart uit 2006 is verankerd dat de beroepsvaart gestimuleerd dient te worden, staat er in het verweerschrift van de Provincie. Maar de provincie Zuid-Holland reageert in dit besluit daar volledig mee in strijd volgens de ASV; men ziet het belang van de binnenvaart, maar de consequenties die daarbij horen gezien voorzieningen treffen wil men niet voor zijn of haar rekening nemen.

Daarom zijn wij wel genoodzaakt hier bezwaar tegen te maken. De beroepsgroep die het betreft kan er geen extra obstakels meer bijhebben, en wij willen er op aan dringen te stoppen met mooie woorden en in plaats daarvan beleid tot stand te brengen wat werkelijk stimulerend is voor de binnenvaartsector zelf. Bijna grappig wordt het als de ruimte voor de scheepvaart kennelijk blijkt te bestaan uit een afmeerverbod. Want in 2013 is door Provinciale Staten van Zuid Holland het nieuwe ligplaatsenbeleid goedgekeurd en dat heet voluit: Ligplaatsenbeleid provinciale vaarwegen Zuid Holland Ruimte voor de Scheepvaart. En wat is volgens de Provincie de essentie van dat beleid? Dat op provinciale vaarwegen een afmeerverbod geldt! Tja, als je alle schepen laat verdwijnen komt er veel ruimte maar of wij dat zien als het door de provincie ruimte bieden aan kansen voor de binnenvaart?

Het belang van de binnenvaart voor de provincie Zuid-Holland

Lees meer op pagina: 29

BIJLAGE
SYMPOSIUM

ONS RECHT NOTRE DROIT

SYMPOSIUM MARKTWERKING BINNENVAART
DORDRECHTS MUSEUM 9 MEI 2015

Algemeene Schippers Vereeniging

9 MEI 2015

Symposium Marktwerking Binnenvaart

ONS RECHT NOTRE DROIT

Algemeene Schippers Vereeniging

“Marktwerking is in de economie het (snel, minder snel of zelfs helemaal niet) tot stand komen van een evenwichtsprijs voor een goed of voor een dienst, wanneer er een gegeven verhouding bestaat tussen vraag en aanbod.” (bron: Wikipedia)

HET WOORD IS AAN DE SCHIPPER

Foto: P. Buining

9 mei is het dan zover: we zullen elkaar ontmoeten bij het symposium over de marktwerking in de binnenvaart. En die 9e mei willen we veel schippers zien, want u bent de expert.

U bent de afgelopen jaren geconfronteerd met een economische situatie, die ronduit bedroevend was en… bleef. Daar moest wat aan gebeuren want zo kon het niet langer, vonden we al in 2009. En nu is het 2015 en u hebt keer op keer gemerkt, dat er wel over u gesproken werd maar niet met u. Waarom niet?

Er werd een crisisberaad vastgesteld zonder uw instemming. Daar kwamen plannen uit voort, waar u alleen maar voor of tegen mocht zijn, er was nauwelijks eigen inbreng mogelijk. Er kwam een crisisaanmelding die niet op uw steun kon rekenen en dan ook afgewezen werd door alle Europese landen. Er werd een binnenvaartambassadeur benoemd door de minister. En ook nu weer zonder u te vragen of u daar op zat te wachten. Die binnenvaartambassadeur kwam met een rapport, waarin ook weer de schipper noch gekend werd noch bij betrokken werd. Hoewel “draagvlak in de sector” een voorwaarde heette te zijn, werd u op het reservebankje gezet. En dus besloot men, dat u hunkerde naar een transitieproces met een Transitiecomité. Was dat zo? Heeft dat de crisis opgelost? En is dit eigenlijk nog wel een crisis als dit al zoveel jaar duurt en voorlopig de bedrijfsresultaten maar niet willen stijgen. Kun je het nog wel crisis noemen als we al die jaren beneden onze kostprijs varen? En als het geen crisis is, maar de nieuwe realiteit, hoe gaan we daar dan mee om? En wat verwachten we van onze beleidsmakers? Kunnen we blijven hopen, dat de markt ooit “zijn werk zal doen”, of is de marktmacht van de schipper zo aangetast, dat er helemaal geen sprake meer is van marktwerking?
En hoe zit het met Europa? Wil Europa de diversiteit van de binnenvaartvloot koesteren of denkt Europa dat het allemaal vanzelf goed komt? Wat wil de schipper van Europa? Vragen we om een werkelijk Europees vervoersbeleid en wat moet dat dan inhouden?

Allemaal vragen, waarover we al jaren geleden over met elkaar van gedachten hadden moeten wisselen.

En ja, wij hebben een enquête gehouden over uw wensen en voorstellen en daar is uiteindelijk het verbod om beneden de kostprijs te vervoeren uitgekomen, waar België in ieder geval naar wilde luisteren, maar we in Nederland maar blijven horen dat het niet kan en niet mag. En de SP heeft zelfs een rapport geschreven “de schipper aan het woord” maar daar is vanuit de minister helemaal niets mee gedaan.

En zo werden het verloren jaren met veel verloren kansen. Verloren kansen om elkaar te steunen zoals bij de Belgische acties enkele jaren geleden. Zoals de Belgen ook ons hadden moeten steunen bij de acties in 1993. Maar ja, zo zei men, hadden de Hollanders de Belgen maar moeten steunen in 1975. En zo gaat het maar door. ….Tijd voor een nieuw begin: Samenwerking tussen Belgen en Hollanders.

Samenwerken…. Minister Schultz wil een cultuuromslag in de binnenvaart. Ik ben het helemaal met haar eens. Er moet nodig iets veranderen. Ja, we moeten samenwerken.

Maar we gaan natuurlijk niet samenwerken met het samenwerken zelf als enige doel. Samenwerken moet een middel zijn. Een middel om iets te bereiken wat broodnodig is in de particuliere binnenvaart: een betere marktmacht voor de schipper.

Samenwerken willen wij, om echt met zijn allen een betere positie te verkrijgen. Samenwerken met randvoorwaarden dus. Want als samenwerken geen doel mag dienen, als het niet prijsverhogend MAG werken, dan heeft samenwerken geen enkele zin. En die cultuuromslag zou de minister moeten maken, die cultuuromslag moeten wij met zijn allen bewerkstelligen.

Dit symposium kan daar een mooie aanzet toe geven. Wij willen er samen iets moois van maken, maar dat kan niet zonder u. U bent van harte uitgenodigd om uw stem te laten horen.
Sunniva Fluitsma, Voorzitter ASV

Foto: Sunniva Fluitsma

Symposium Marktwerking Binnenvaart

ONS RECHT NOTRE DROIT

Algemeene Schippers Vereeniging

PROGRAMMA EN LOCATIE

Het symposium zal gehouden worden op 9 mei 2015 in het Dordrechts Museum, Museumstraat 40, 3311XP Dordrecht

Programma

- Welkom
- Doel van deze dag
- Marktwerking in de binnenvaart: historisch overzicht
- Crisis of nieuwe realiteit?
- Wat is een kostprijs/ wat is een bodemtarief?
- Europa en marktwerking in de binnenvaartsector
- Discussie met de zaal
- Lunch
- Marktwerking in de binnenvaart (diverse visies)
- Inbreng vanuit de zaal
- Samenwerken: Welke vormen van samenwerken hebben we gehad?
- Welke vormen van samenwerken zijn er nu?
- Reactie vanuit de zaal: vraag en antwoord
- Samenwerken voor een sterkere marktmacht voor de schipper?
- Voorstellen vanuit de zaal
- Afsluiting

Zaal open : 09:30 uur
Afsluiting : Circa. 17:00

Wij wijzen u erop dat u zich voor dit symposium vooraf moet aanmelden.

Aanmelden voor dit symposium kan op de website van de ASV
www.algemeeneschippersvereeniging.nl of
via één van de bestuursleden van
ASV of Ons Recht.

Hier verschuilen de beleidsmakers zich achter als de binnenvaart met voorstellen komt.

Het doel van het symposium is:

- De discussie heropenen over het (niet) functioneren van de markt
- in de binnenvaart
- Beleid beïnvloeden in de nabije toekomst
- De positie van de binnenvaartsector versterken

Hoe willen we dat doen?

- De schipper een stem geven.
- Diverse sprekers zaken van diverse kanten te laten belichten
- Informatie uitwisselen
- Discussie aangaan
- Eventueel conclusies trekken

Zaken die aan bod komen:

- Marktwerking in de binnenvaart
- Crisis in de binnenvaart of nieuwe realiteit?
- Wat is een kostprijs?
- De invloed van Europa
- Is samenwerken de oplossing?
- Hoe nu verder?

Symposium Marktwerking Binnenvaart

ONS RECHT NOTRE DROIT

Algemeene Schippers Vereeniging

MARKTWERKING IN DE BINNENVAART: HISTORISCH OVERZICHT.

"Wie het verleden niet kent, zal geen greep krijgen op de toekomst". (Golo Mann, Duits historicus)

De historie van de binnenvaartvervoersmarkt is te lang en uitgebreid om in z'n geheel naar voren te laten komen op het symposium. Het zal echter wel een plek moeten hebben op die dag. Een blik op het verleden kan namelijk een beter inzicht geven in wat marktwerking inhoudt in de binnenvaartsector. Toen, nu en in de toekomst.

Zaken die bepalend zijn geweest in de binnenvaartmarkt:

- Vrije scheepvaart op de Rijn (krachtens de Akte van Mannheim 1868)
- Crisis in de jaren 30e van de vorige eeuw (chaos in de markt tussen vraag en aanbod)
- Vrachtverdelingstelsels in Nederland, België en Frankrijk (marktordening door overheid)
- Festfrachten in het Duitse binnenlandse vervoer (verdeling via de grote Duitse rederijen)
- Vrijwillige Toerbeurt Noord Zuid (opgestart in 1975 en heden nog actief)
- Liberalisering in de jaren '90 (opgelegd door de EEG)
- Stimulering van samenwerkingsverbanden (o.a. door overheidssubsidie)
- Diverse perioden van overcapaciteit (terugkerend fenomeen in de binnenvaart)
- Actievoerende schippers (Met wisselende resultaten)

CRISIS OF NIEUWE REALITEIT?

"Never waste the opportunity offered by a good crisis." (Niccolo Machiavelli).

Hoe ziet de binnenvaartvervoersmarkt eruit na een crisisperiode en wat is er van geleerd?

Er is in de periode 2009-2014 in ieder geval genoeg tijd en geld gestoken in allerlei onderzoeken, initiatieven, overleggen en acties om te kunnen stellen, dat er wel pogingen zijn geweest om de crisis ten goede te benutten.

De tendens lijkt echter te zijn, dat hetgeen er allemaal is gedaan weinig resultaat heeft gehad. Dat is de realiteit!!

CBS: Meer lading, maar omzet blijft achter. (binnenvaartkrant 18 maart 2015)

Minister: 'Binnenvaart moet beter gaan samenwerken' (Totaaltrans 23 maart 2015)

Wilt u uw visie op de oorzaken en gevolgen van de crisis bespreken met ASV, Ons Recht en andere relevante partijen? Wilt u meedenken over hoe er om dient te worden gegaan met de huidige realiteit? Op het symposium in het Dordrechts Museum zal daar ruimte voor zijn!

WAT IS EEN KOSTPRIJS? / WAT IS EEN BODEMTARIEF?

De (integrale) kostprijs van een product of dienst bestaat uit de totale kosten (financieel), die gemaakt worden voor het produceren of leveren van het product of de dienst". (Wikipedia)

Hoe de kostprijs in de binnenvaartsector wordt berekend is geen simpele kwestie. De binnenvaart kent duizenden 'specialisten' die ieder op hun eigen manier de kostprijs schijnen te kennen van hun product vervoer over water.

De grootste specialist op dit gebied is wellicht Panteia (voorheen NEA). Zij berekenden al kostprijsprijzen en bodemtarieven voor vervoer per binnenvaartschip ten tijde van de vastgestelde tarieven door de overheid. Wouter van der Geest zal een presentatie houden op het symposium over de werkwijze van Panteia.

Symposium Marktwerking Binnenvaart

ONS RECHT NOTRE DROIT

Algemeene Schippers Vereeniging

EUROPA EN MARTWERKING IN DE BINNENVAART.

Het was uiteindelijk Europa dat verlangde, tegen de wens van een groot deel van de binnenvaartschippers in, dat de binnenvaartvervoersmarkt geliberaliseerd werd in de jaren ’90 van de vorige eeuw, om zodoende de binnenvaart te laten floreren.

Maar wist u dat:

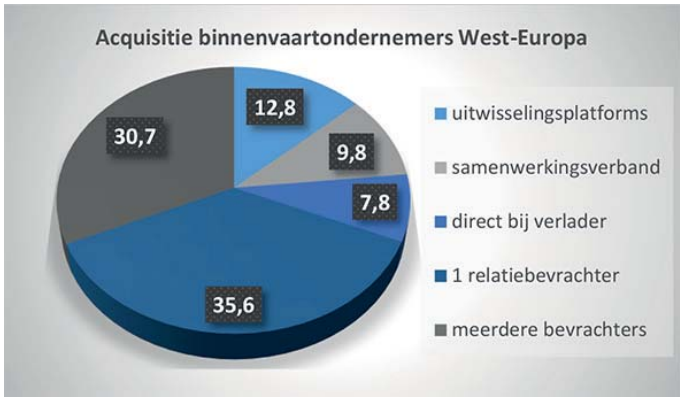
- De binnenvaart in de afgelopen decennia aandeel is verloren in het vervoer van goederen. In1995 had de binnenvaart in Europa een aandeel van 6.8 %. Dit is gedaald naar 5,7 % in 2010 (-16,2 %)
- Europa vanuit haar Witboek Vervoer wel doelstellingen heeft om 30% van het wegvervoer te verschuiven naar water en spoor in 2030.
- Subsidies vanuit Europa om binnenvaart te stimuleren niet hebben geholpen.
- Het Verdrag van Rome (oprichting Europese Economische Gemeenschap 1957) er van sprak dat maatregelen op het gebied van vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden rekening moet houden met de economische toestand van vervoersmodaliteiten.
- Dat hiervoor flankerend Europees vervoersbeleid noodzakelijk is.
- Passende maatregelen ten tijde van ernstige marktverstoring (bijv. structurele overcapaciteit) mogelijk zijn door artikel 7 van de Richtlijn 96/75/EG.
- Verzoeken om passende maatregelen van Nederland (2009) en België (2013) niets hebben opgeleverd.
- Deze verzoeken mede niets hebben opgeleverd vanwege het ontbreken van in de jaren ’90 toegezegde capaciteitsmonitoring en flexibele Oud-voor-Nieuwregeling.
- Er tientallen, door binnenvaartschippers betaalde, miljoenen in een Europees sloopfonds zitten waar NU over vergaderd wordt hoe deze gelden besteed kunnen worden t.b.v. de binnenvaartorganisaties.

Als opstellers van de spelregels voor de werking van de binnenvaartvervoersmarkt kan de rol van de Europese Commissie natuurlijk niet onbelicht blijven op 9 mei.

MARKTWERKING EN SAMENWERKING IN DE BINNENVAART

“Ik ben van mening dat samenwerkingsverbanden een steeds belangrijker rol zullen gaan spelen om de marktpositie van de schippers verder te versterken”, (minister Jorritsma,, Tweede Kamer 1998)

Door velen in de binnenvaart en daarbuiten werden/worden samenwerkingsverbanden gezien als het beste alternatief voor een gereguleerde markt. Feit is, dat tot dusver samenwerkingsverbanden voor de (inkomens)positie van de particuliere binnenvaartschipper geen goed functionerend alternatief zijn gebleken ten opzichte van 60 jaar Toerbeurt. Er zijn diverse rapporten (meestal in opdracht van een minister) geweest, die het belang van het vormen van samenwerkingsverbanden benadrukken. Zo ook afgelopen maand door STC-NESTRA “Een inventarisatie van mogelijkheden voor commerciële samenwerkingsverbanden”.



Aan de hand van twee vragen wil de ASV en Ons Recht tijdens het symposium met de zaal (voornamelijk schippers) de discussie aangaan:

Wat is het verschil tussen de samenwerkings-vormen in het verleden en die van nu? en
Onder welke voorwaarden zorgt samenwerken voor een beter marktmacht voor de schipper?

De discussie zal worden voorafgegaan door sprekers van o.a. Vereniging Toerbeurt Noord Zuid, BLN, CITBO en een schipper van EUBO.

Symposium Marktwerking Binnenvaart

ONS RECHT NOTRE DROIT

Algemeene Schippers Vereeniging

MARKTSITUATIE BINNENVAART 2015, GEEN WERKZAME MARKT IN DE BINNENVAART

Bijdrage van de Algemeene Schippers Vereeniging.

Via deze weg willen wij, de Algemeene Schippers Vereeniging, de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu berichten over de huidige situatie in de markt van binnenvaartvervoer. Het is nu circa. 6 jaar geleden dat in navolging van de algehele economie de crisis uitbrak in de binnenvaart. Alhoewel de vervoersmarkt zich lichtelijk hersteld heeft in 2014 (groei in de volumes en minder slechte vrachtprijzen) in het kielzog van de algehele economie, is er nog geen reden om uit te spreken dat 'het lek boven is'. Het grootste deel van de binnenvaartondernemers heeft te kampen met torenhoge schulden, gestaag oplopende kosten en opbrengsten die naar schatting 30% onder het niveau liggen die nodig is voor een verantwoorde bedrijfsvoering.

In die zin is het prijzenswaardig dat in de crisisjaren de meeste binnenvaartondernemers het hebben volgehouden en het aantal omgevallen bedrijven tot dusver beperkt is gebleven ten opzichte van andere sectoren. Wij hebben echter het afgelopen jaar een aantal constateringen gedaan die direct het gevolg zijn van de problematische situatie waar de binnenvaart in terecht is gekomen eind 2008.

Wij zijn van mening dat er reden is tot grote zorg om hieronder genoemde constateringen:

- Er worden meer schepen door banken onderhands of via veilingen verkocht om op die manier hun balansen te kunnen opschonen. Deze werkwijze gaat gepaard met een waardedaling van 20 tot 30%. Deze schepen kunnen vervolgens voor een goedkopere kostprijs de concurrentie aan in een toch al zwakke markt met als gevolg een neerwaartse spiraal die nog meer binnenvaartondernemers zal opbreken de komende jaren.

- Door overnames onder verladers en bevrachters de afgelopen jaren is de onderhandelingspositie van de binnenvaartondernemers nog verder verzwakt en de invloed van verladers en bevrachters op de marktwerking groter geworden. Daarnaast hebben de grote verladers de afgelopen jaren voldoende bespaard op transport om te investeren in schepen en daarmee eveneens hun invloed op de markt vergroot.

- Verladers en overheid leggen de binnenvaartsector investeringen op in kwaliteit, betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid waarvoor twijfelachtig is of de vervoerende ondernemers daar ook voor worden beloond. Immers is de algemene gedachte van zowel de verladers als de overheid dat vervoer vooral goedkoop moet zijn.

Deze constateringen zijn slechts voorbeelden van wat de gevolgen zijn van wat wij meerdere malen hebben aangegeven bij de overheid en parlement:

>>>Er is geen werkzame markt in de binnenvaart.<<<

In de crisisjaren zijn er diverse onderzoeksrapporten verschenen van uiteenlopende partijen die deze stelling bevestigen. Het terugtrekken van de overheid, na 60 jaar intensieve bemoeienis, uit de binnenvaartvervoersmarkt heeft tot problemen geleidt die niet zijn op te lossen zonder dat de overheid daar een verantwoordelijkheid in neemt.

In een Europa waar de gedachte van meer markt en minder overheid overheerst is deze boodschap voor veel politici niet fijn om te horen. Het valt echter moeilijk te ontkennen gezien de verschenen rapporten en hoe het de binnenvaart is vergaan sinds het terugtrekken van de overheid. Daarbij is wat de overheid voorzien had als alternatief voor overheidsbemoeienis, het opzetten en in stand houden van samenwerkingsverbanden door de binnenvaart, een niet uit te voeren missie gebleken.

Voor nadere informatie over het waarom de binnenvaartmarkt niet werkzaam is, wijzen wij de commissie op de bij dit schrijven gevoegde toelichting.

Gelukkig zien wij ook ontwikkelingen die in de toekomst positief kunnen bijdragen aan een markt die werkzamer is dan de huidige. Wij zien dat in de kostprijswetgeving die in België van kracht is geworden en het voorstel van de Europese Schippers Organisatie (ESO) om een Europees Markttransparantiesysteem op te zetten. Wij ondersteunen deze initiatieven in het belang van een goede toekomst voor de binnenvaart.

Wij hopen met dit schrijven dat de commissie de stelling dat de binnenvaartvervoersmarkt niet werkzaam is wil onderschrijven en zich in wil zetten om eerder genoemde initiatieven op internationaal niveau gestalte te geven.

Wij hopen tevens de commissie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Bestuur ASV

DE BIJ DEZE BIJDRAGE BEHORENDE TOELICHTING IS TE LEZEN OP DE WEBSITE VAN DE ASV: NIEUWSBRIEF – NIEUWBRIEF APRIL 2015 – BRIEF MARKTSITUATIE BINNENVAART - TOELICHTING

Symposium
Marktwerking
Binnenvaart

ONS RECHT NOTRE DROIT

Algemeene Schippers Vereeniging

INFORMATIE

Waar:
Dordrechts Museum,
Museumstraat 40,
3311XP Dordrecht

Wanneer:

Datum:	9 mei 2015
Zaal open :	09:30 uur
Afsluiting :	Circa. 17:00 uur

Hoe:
Wij wijzen u erop dat u zich voor dit symposium vooraf moet aanmelden.

Aanmelden voor dit symposium kan op de website van de ASV

www.algemeeneschippersvereeniging.nl

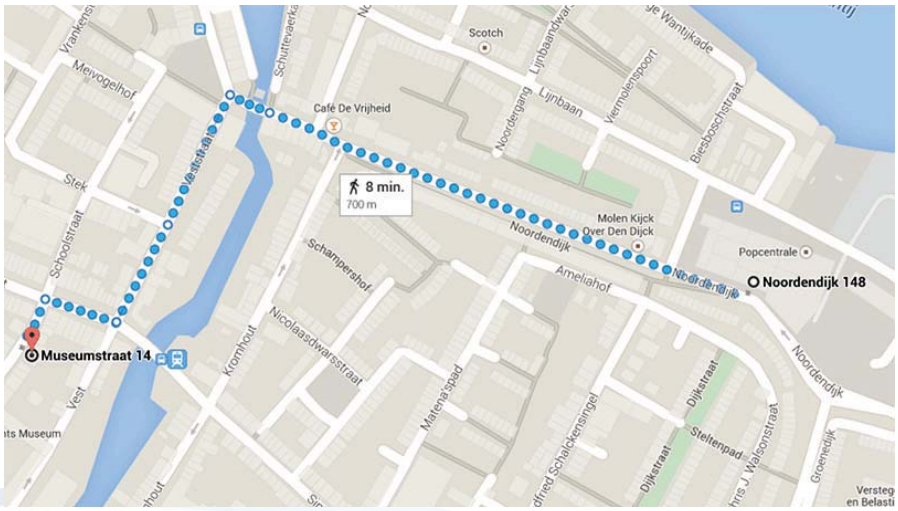
of via één van de bestuursleden van ASV of Ons Recht.
symposium-binnenvaart@algemeeneschippersvereeniging.nl

Er een gratis parkeer gelegenheid aanwezig bij het :

Energiehuis,
Noordendijk 148,
3331 RR Dordrecht.

Het Energiehuis staat ten Zuiden van het Wantij.

Er is voldoende parkeergelegenheid aanwezig, de eerste 24 uue staat u gratis. Men moet wel een parkeer-kaart uit de automaat nemen en achter de voorruit leggen, de betaling gaat pas na 24 uur in.



VERVOLG VAN PAGINA 20

De provincie Zuid-Holland treedt naar buiten als sympathisant van de binnenvaart. De uitvoering van de het besluit ligplaatsenbeleid Merwedekanaal laat echter een heel wat minder sympathieke indruk achter. Het lijkt erop dat men wel voor de binnenvaart is maar dan wel met de nadruk op vaart. Alsof schepen slechts productiemiddelen zijn die men naar believen ergens ‘parkeert”. Hierbij wordt op alle manieren voorbij gegaan aan de aard van de binnenvaart.

De ASV in gesprek met de provincie
Op 20 november 2014 zijn David Twigt als schipper en ik als vertegenwoordiger van de ASV naar een overleg hieromtrent op het provinciehuis Zuid Holland geweest omdat we op persoonlijke titel (David) en als organisatie ASV bezwaar hebben gemaakt tegen het stringente ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal.
De provincie werd vertegenwoordigd door de heer Blazer, de heer Vink en de heer Bonnet.
We hebben er heel wat uurtjes gezeten waarbij het vooral ging om de wijze van handhaven.

We hebben tijdens dat gesprek gevraagd om middels een aanpassing in het besluit te laten zien dat men ons tegemoet komt en dat dat meer is dan vertrouwen dat wij moeten hebben in een andere manier van handhaven. Echter gezien de uitkomsten van de herziening is daar nauwelijks gehoor aan gegeven.

Wat hebben wij gevraagd
We hebben de suggestie gedaan soepel met uitzonderingen om te gaan op de 7 X 24 uur als men kan aantonen werkelijk tot de actieve (goederen) beroepsvaart te behoren.
Ook hebben wij gevraagd af te zien van de stringente regel om het hele kanaal te moeten verlaten en 7 dagen niet meer terug te mogen keren.
Wij hebben ook gevraagd om een onafhankelijke plek (site, mail, telefoonnummer) waar mensen hun vraag of klacht kunnen neerleggen betreffende het ligplaatsenbeleid. Ook dat werd “meegenomen”

Er werd ons toegezegd dat er naast dit gesprek met de ASV ook een gesprek zou plaatsvinden met de vereniging Schuttevaer waarvan men ons per mail op de hoogte zou stellen van de inhoud daarvan. Dat is echter niet gebeurd.
De reacties op het verslag dat wij van dit gesprek hebben gedaan in de denktank van de ASV, komend vanuit de denktank hebben wij doorgestuurd naar de provincie. De reacties waren:

Reactie 1
Misschien dat de scherpe kantjes er een beetje afgaan, maar in de rest van Nederland wordt het ook steeds meer een terreur met die beperking in tijdsduur om te mogen liggen
Ligplaatsen zijn niet altijd makkelijk te vinden en als je even van boord moet lig je al gauw te lang. Soms worden de schepen weg gestuurd van een kade die verder helemaal leeg is. Wat een onzin! Maar hoe vang je dit in regels? Ik vrees dat dienstinstructies niet genoeg zijn.
Reactie 2
Dit onderwerp hebben wij ook met Rijkswaterstaat van Noord Nederland besproken in Zwolle. Er moet gewoon een balans gevonden worden, er is ligplaats nodig voor schepen die willen overnachten en er moet ook voor wat langer liggende schepen een ligplaats zijn bijvoorbeeld voor Vakantie, Ziekte,wachten op een reis, enz.
En als het nodig is in overleg met de beheerder om langer te kunnen liggen als aangegeven staat. Als het nodig moet daar wat meer druk op komen.

Reactie 3
Ik denk inderdaad dat we al deze onzin een beetje draaglijker kunnen maken voor de schippers. Dus pleiten we voor een aanmeldpunt als je af wil wijken van de normale regels o.i.d.?

Tot zover enkele reacties;
Hoewel we ook volop hebben gecommuniceerd via de diverse media lijkt het of onze boodschap niet aankomt bij de provincie, want het lijkt er niet op dat men wezenlijk het beleid aan wil passen.

Maar hoe zit het dan met de handhaving van het misbruik
Op meerdere manieren heeft de ASV duidelijk gemaakt dat er wat dit betreft 3 zaken zijn

1) Is de misbruik van deze ligplaatsen zo groot dat er actie ondernomen moet worden?
2) Is het feit dat er soms misbruik van ligplaatsen wordt gemaakt reden genoeg om op deze wijze regelgeving te maken en te handhaven?
3) Is er geen andere wijze om misbruik te beperken die de schippers beter tegemoet komt?

Bij elke regel zal er een kans zijn op misbruik. Misbruik helemaal uitsluiten vraagt wel heel draconische maatregelen en betekent vaak dat er bij een leefbare samenleving een bepaald misbruikpercentage aanvaard baar geacht wordt. Wij denken dat dat in dit geval ook zo zou kunnen gelden. Wij zijn ervan overtuigd dat het percentage schippers dat werkelijk misbruik zou maken van de ligplaatsen heel beperkt is. Is dat reden genoeg om zoveel schippers te treffen

met dit rucksichtlose beleid?

De ASV heeft een aantal suggesties gedaan om het misbruik te beperken. Daar is verder niets mee gedaan.
Zo heeft de ASV voorgesteld na een bepaald termijn havengeld te rekenen, dat lijkt de provincie niet te willen. Waarom niet?
De ASV heeft gesuggereerd te controleren welke schepen ook officieel toegerekend kunnen worden aan schepen die werkelijk actief deel uit maken van vervoer van goederen over water, en deze schepen toe te staan te blijven liggen zo lang als nodig (ervan uitgaande dat de schippers ook gewoon inkomsten nodig hebben en dus zullen gaan varen als dat mogelijk is)
De ASV heeft een onafhankelijk aanmeldpunt voorgesteld waar bij men niet afhankelijk is van een toevallige sluismeester of BOA als er omstandigheden zijn waardoor men langer van een ligplaats gebruik moet maken.

Onmacht te kunnen handhaven maakt schippers de dupe.
Daarnaast begrepen vele schippers wel dat er bordjes kwamen om te KUNNEN handhaven om gevallen van misbruik te voorkomen. Maar het beleid in Zuid Holland heeft zich ontwikkeld tot het ZULLEN handhaven ongeacht eventuele omstandigheden.

Wij hebben in het gesprek met de dienstdoende ambtenaren aangegeven dat kennelijk alle aandacht uitgaat naar het kunnen handhaven omdat men daar op een , in onze ogen, redelijke manier niet mee uit de voeten kan. Oftewel, uw onmacht om op een juiste wijze te handhaven en excessen tegen te gaan wordt afgewenteld op de schipper die geen kant op kan. Dat is wellicht niet in strijd met de wet maar ons inziens wel in strijd met de GEEST van de regelgeving waarin u pleit dat u gericht bent op het stimuleren van de binnenvaart, waar ligplaatsen gewoon bij horen.

”Ze willen gewoon geen havengeld betalen”
Horen wij als argument waarom de binnenvaart graag in het Merwedekanaal ligt.
Realiseert u zich dat een gemiddeld binnenvaartschip al gauw een lading van zo’n 50 vrachtwagens meeneemt. Die vrachtwagens heeft u niet op de weg. Maar zo’n schip kan niet alleen maar varen. De schipper heeft helaas niet altijd werk, of er moet iets gerepareerd worden, er zijn misschien wel sociale omstandigheden zoals ziekte of een zorgplicht die de schipper nopen het schip neer te leggen. Waar blijf je dan met zo’n schip? Meestal op een plek waarbij je zo min mogelijk kilometers hoeft te varen om er te komen. Dat is bij iedere onderneming zo; je probeert je kosten te beperken, waarom zou dat in de binnenvaart opeens vreemd zijn?
Tegelijkertijd zou u toch moeten weten dat de binnenvaart al jarenlang beneden kostprijs vervoert dus op zich is het niet meer dan logisch dat wij geen zinloze uitgaven doen als dat niet hoeft.

Wij blijven maar horen dat we kennelijk opeens allemaal naar het Merwedekanaal komen omdat we geen havengeld willen betalen. Maar hoewel dat op zich natuurlijk helemaal geen af te keuren reden zou zijn is het ook zo dat havengeldvrij liggen vaak helemaal de reden niet is om ergens te liggen.
De reden is simpelweg dat je in de buurt bent leeggekomen en je op een zo strategisch mogelijke plek gaat liggen om zo snel mogelijk te kunnen laden als een reis zich aandient. Dat moet u toch kunnen begrijpen.
Men zou zich moeten realiseren dat de kosten die je moet maken om speciaal naar het Merwedekanaal te komen varen veel hoger zijn dan de eventuele “winst” van het uitsparen van dat havengeld. Dus als de provincie in haar verweer op pagina 9 schrijft dat men deze centrale ligging geen argument vindt dan moeten wij de Provincie daarin tegenspreken. Het feit dat de 7 dagen maximale afmeerduur een ruimere periode beslaat dan de aangrenzende vaarwegen is helemaal geen argument. Integendeel. Als men op aangrenzende kanalen langer zouden kunnen blijven liggen zou dat eerder een alternatief zijn dan wanneer het daar ook niet kan. We kunnen namelijk nergens naar toe zonder vele kilometers en uren te varen richting …..ja waarheen? Zie daar het probleem.

Compassie

De ASV heeft in het verleden laten zien ook het algemeen belang te erkennen en zelfs ten koste van de eigen situatie van de binnenvaart te willen meedenken met de bewoners in hun strijd tegen het ligplaatsenbeleid in het natuurgebied de Woelse waard.
Wij hebben ons best gedaan ons te verplaatsen in de situatie van de belanghebbenden in Gorkum, bovendien zagen wij ook dat er daar een groter belang bleek te zijn dan dat van ons als schippers. Ik vind dat de schippers zo´n blijk van inlevingsvermogen ook wel hadden mogen verwachten van bestuurders tegenover de beroepsgroep schippers in de binnenvaart. Als het inderdaad zo is dat men zich realiseert dat dit een belangrijk vervoersmodaliteit is dan dient men ook de belangen van de groep die voor dat vervoer zorgt te beschermen. Dat is in dit geval zeker niet gebeurd.

Wij denken dat wij wel had kunnen rekenen op iets meer compassie met onze situatie dan dat wat ik nu lees en zie. Want er moet ook plaats zijn voor de binnenvaart, letterlijk en figuurlijk. Wij bestaan.

De schipper als gesprekspartner
In het verweer wordt gerefereerd aan het feit dat schippers tijdig op de hoogte hadden kunnen zijn van het besluit omdat het gepubliceerd is in diverse media. U geeft ook zelf aan welke media en bent zich er duidelijk van bewust dat dit regionale krantjes zijn die de groep die dit besluit aanging niet zouden bereiken. Wellicht bent u door de letter van de wet ingedekt in uw handelen, en mag dit zo maar. Maar er is ook een Geest van de wet en die geest is waar het om gaat; burgers beschermen tegen besluiten die hen aan gaan en die daar dus tijdig van op de hoogte gesteld dienen te worden. U handelt ons inziens dus in strijd met de Geest van de wet qua openbaarheid van bestuur. Wij zijn burgers en afhankelijk van uw handelen, dan is het een kwestie van fatsoenlijk handelen om die groep bij de besluitvorming te betrekken en dat houdt dus ook zeker in dat die burgers tijdig op de hoogte gesteld dienen te worden. Als u dat niet doet blijft u wat ASV betreft in gebreke als verantwoordelijk bestuurder.
Volgens de algemene wet bestuursrecht wordt onder belanghebbende verstaan : Degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.
Het lijkt mij dat de schippers dus belanghebbende zijn, ik meen dat die zeker niet op voldoende wijze op de hoogte gesteld zijn noch gehoord wat betreft dit besluit.

Ook het feit dat u slechts met de vereniging Schuttevaer heeft overlegd hieromtrent verdient geen schoonheidsprijs. U kunt ons moeilijk kwalijk nemen dat wij u niet op de hoogte gesteld hebben van het intrekken van het mandaat. De vereniging Schuttevaer wist dat wel en had u daarvan op de hoogte dienen te stellen. Maar u had dit allemaal kunnen ondervangen als u de geëigende media voor de binnenvaart had gebruikt om de binnenvaart op de hoogte te stellen, dan had de ASV ook de kans gehad in een veel eerder stadium te reageren en u op de hoogte te stellen van het feit dat wij ons mandaat aan de vereniging Schuttevaer ingetrokken hebben.

Het milieu, een verantwoordelijkheid van de binnenvaart, en de provincie
Wij raken allemaal doordrongen van het feit dat milieu van groot belang is, dat betekent dat je schepen niet onnodig vele tientallen kilometers moet laten varen. Toch horen we regelmatig dat de schepen wel even naar Haaften kunnen varen, 20 kilometer verderop. Sterker de ambtenaar die de schipper van de Franto beloofde onmiddellijk een bekeuring uit te delen zei dat het hem niet uitmaakte al bleef het schip rondjes varen op de Waal. U kunt er misschien om lachen, maar voor ons is het duidelijk dat men zeker niet milieubewust is, laat staan mee wil denken met de situatie van de schipper in de binnenvaart.
Onze conclusie kan niet anders zijn dan dat al die mooie woorden over milieu en het stimuleren van de binnenvaart loze kreten zijn.

Nautisch beheer
De provincie schrijft in haar verweerschrift: “de provincie voert het nautisch beheer, waarbij het beheer zich voornamelijk richt op veiligheid en bruikbaarheid van de provinciale vaarwegen. “
De ASV onderschrijft deze stelling maar wij vinden de uitvoering van het handhavend beleid in strijd met datgene wat wij ervaren als “veiligheid en bruikbaarheid”. Ook wij willen de veiligheid niet in gevaar laten komen maar we zien nergens waarom die in gevaar zou komen bij het feit dat een schip ergens langer dan 7 dagen zou liggen. Ook begrijpen we niet waarom de veiligheid opeens af zou nemen als men op een andere plek in het Merwedekanaal zou liggen. Tenslotte worden een aantal zaken gewaarborgd: nergens liggen er meerdere schepen naast elkaar en dus wordt de vaart niet belemmerd en de veiligheid niet in gevaar gebracht. Wat de ASV betreft is dit dus een oneigenlijk argument.

Sterker: al die extra vaarbewegingen die men de schippers oplegt op deze wijze (ongeacht wind, ijsgang of andere omstandigheden) maakt de zaak eerder onveiliger voor ons allemaal. Onder veiligheid verstaan wij namelijk ook dat schippers niet gedwongen worden onnodige vaarbewegingen uit te voeren alleen vanwege “regelgeving”.

Onder “bruikbaarheid’ verstaan wij ook dat een kanaal niet alleen gebruikt wordt om van punt A naar punt B te komen maar ook voor het ligplaats nemen omdat dat nu eenmaal aan het varend bestaan verbonden is, zoals u in de vele bezwaarschriften heeft kunnen lezen.

Er is in de gesprekken regelmatig gesuggereerd dat we nog blij mogen zijn met deze regelgeving omdat er in dit kanaal maar liefst 7 dagen gelegen mag worden en dat op andere plekken minder is.
Dat is een oneigenlijke motivatie om dit handhaafbeleid voort te zetten. Er doet zich namelijk op allerlei plekken dezelfde ontwikkeling voor: in plaats van in principe ergens WEL mogen liggen is het principe nu dat je NERGENS mag liggen tenzij…..Dat is al een enorme verslechtering van onze positie. De ASV zal dan ook op alle voorkomende gevallen zich gedwongen voelen hiertegen te ageren, zo ook in het geval van het ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal.

Vlot en Veilig?
Het argument dat gebruikt wordt door de provincie om deze regelgeving in te voeren zou zijn ; het stimuleren van de binnenvaart op het Merwedekanaal. Helaas lijkt het stimuleren van de binnenvaart te bestaan uit beleid dat erop gericht

is dat klanten (vermoedelijk slechts 1 klant) die gevestigd zijn langs de vaarweg zo goedkoop mogelijk vervoer kunnen ontvangen.

Zo goedkoop mogelijk vervoer betekent namelijk zoveel mogelijk tonnen per schip vervoeren. Men wil daarmee schepen voor de deur die helemaal niet geschikt zijn op dit kanaal te varen. Een kapitein op een koppelverband moest tot zijn ontsteltenis hier varen met vele duizenden tonnen aan goederen. Dat betekent dat er voor de sluis ontkoppeld moet worden zodat het schip en de bak de sluis in kunnen. Dan apart eruit varen naar de klant. U begrijpt wellicht hoeveel tijd dit allemaal kost, tijd waarbij andere schepen liggen te wachten. Dus hoezo vlot?

In dit soort gevallen wordt bovendien al een duiker gebeld omdat er gegarandeerd stenen tussen de sluisdeur komen door schade aan de sluismuur. Hoezo veilig?

Dit hebben wij natuurlijk aan de orde gesteld tijdens het gesprek wat wij hadden met de provincie waar men ons vertelde dat het verkeer over water “vlot en veilig” moest kunnen doorstromen. En dat zou de reden zijn dat de schepen er maar een beperkte tijd mogen liggen.

Vlot en veilig betekent in dit verband dat men ook met een zelfvarende bak van een koppelverband 9 km per uur moet kunnen varen volgens de dienstdoende ambtenaren. 9 kilometer per uur wil ik niet graag meemaken met zo’n groot schip, dan kan ik u vertellen dat
a) Zo’n schip door de diepgang en breedte nooit die snelheid KAN halen
b) er heel erg weinig overblijft van oeverbeschoeiing en
c) eventuele afgemeerde schepen zeker door hun touwen zullen gaan met alle schade van dien.

Hoezo veiligheid?

Voortraject
In het verweer schrijft de provincie over de handreiking die men naar ons, de schippers heeft gedaan op pagina 6. Men schrijft dat op grond van artikel 7 van de Scheepvaartverkeerswet er ontheffing kan worden verleend bij bijzondere omstandigheden van persoonlijke aard.

Echter, dit was altijd al mogelijk maar we hebben helaas heel slechte ervaringen met de uitvoering daarvan. Schippers moeten maar afwachten wie er wat over hen beslist omdat de provincie er niets over vast wil leggen. Zo zijn doodzieke schippers weggestuurd, mocht een schipper niet 10 dagen liggen terwijl zijn zoon een heel zware hartoperatie moest ondergaan in de nabijheid van de ligplaats etc. Als mensen zo afhankelijk worden van willekeur dan maakt dat de situatie van de schipper zeker niet beter. Dit geldt vooral omdat er geen poging wordt gedaan iets op te zetten wat als onafhankelijk orgaan zou kunnen gelden. Tenminste, wij lezen daar niets over.

Ook de beperktheid van de mogelijkheid tot ontheffing roept bij ons weestand op.
Kennelijk mogen de redenen alleen van persoonlijke aard zijn.
Wel kunnen wij constateren dat er volgens de Provincie enige zaken gerepareerd moeten worden in het verkeersbesluit zo moet er net als in het besluit uit 1998 worden opgenomen dat bij langdurige stremmingen en ijsgang wel langer dan 7 dagen ligplaats mag worden ingenomen. Maar waarom wordt er geen rekening gehouden met algemene zaken als bijvoorbeeld harde wind of overmacht door noodzakelijke reparaties?

Bedrijfseconomische omstandigheden en vakantie geen reden voor ontheffing
In sommige gevallen is in het verweer van de Provincie specifiek benoemd wat niet langer een reden tot ontheffing zal zijn zoals
° het ontbreken van werk voor een schipper die aantoonbaar beroepsvracht varend is (waarbij er nu specifiek omschreven wordt dat bedrijfseconomische omstandigheden geen reden zijn om ontheffing te verlenen.)
°vakantietijd

Bedrijfseconomische omstandigheden;
Het verweer van de provincie tegenover het feit dat men bedrijfseconomische omstandigheden (gebrek aan

werk) geen reden vindt om ontheffing te verlenen is dat het op een aantal complicaties zou stuiten. De provincie vindt dat men daarover een oordeel zou moeten kunnen vellen en constateert dat dit te ingewikkeld is en te veel tijd kost. Wij vragen ons af waarom dat nodig is. Niet varen is tenslotte geen inkomen en het lijkt ons dat we ervan uit kunnen gaan dat alle schippers hun geld moeten verdienen om te kunnen bestaan. Dus het is zeker geen luxe situatie. De provincie kan wel heel gemakkelijk constateren of een schip echt als beroepsschip gebruikt wordt, dus waarom zou dat niet genoeg zijn?

Vakanties
Het onbeperkt ligplaats nemen in de maanden juli en augustus is geschrapt in het huidige verkeersbesluit. De schepen werden onbeheerd achtergelaten en bij calamiteiten waren schippers onbereikbaar is het argument vanuit de provincie om dit te schrappen. Zoals eerder gezegd zijn schippers net zulke mensen als u, die aan de wal woont. Net als u gaan schippers op vakantie naar een andere plek als het woonadres en laat soms de plek onbeheerd achter. Ook bij woningen aan de wal is dat zo. En net als bij woningen aan de wal gebeurt er wel eens wat, maar zo extreem zal het niet zijn want dan hadden wij het wel gelezen in de Binnenvaartkrant, de scheepvaartkrant, Totaaltrans of de Schuttevaer. Wij lezen eigenlijk nooit dat er een calamiteit gebeurt in het Merwedekanaal, wat weet u wat wij niet weten?
Wel weten wij dat ook huizen onbeheerd achtergelaten worden en u als walbewoner niet verplicht wordt in uw huis te blijven tijdens de vakantie.
Kortom; De redenen die de provincie noemt zijn wat de ASV betreft drogredenen die niet ondersteund worden ervaringen of feiten.
Daarnaast blijven sommige schippers wel aan boord tijdens de vakantieperiode om samen met hun kinderen een fijne tijd door te brengen. U kent vast nog wel de krantenstukjes over de schipper die zijn ruim vol liet lopen met water zodat de kinderen van de wal dat als een zwembad konden gebruiken tijdens de warme dagen. Leven met elkaar is geven en nemen, en de binnenvaart hoort daar gewoon bij.

Interne werkinstructies
De Provincie meldt in dit voortraject dat, om maatwerk te kunnen bieden, interne werkinstructies worden opgesteld om snel in te kunnen spelen op verzoeken om langer dan 7 dagen te blijven liggen.

Wat moeten wij ons daarbij voorstellen?
De Provincie vraagt ons akkoord te gaan met iets wat volledig onduidelijk is en een kans geeft op willekeur. Niet alleen zijn de instructies niet inzichtelijk voor ons en niet controleerbaar, ook de wijze van uitvoering daarvan is volledig oncontroleerbaar. Had in het recente verleden de provincie en haar handhavers zich met wat meer empathie jegens de binnenvaart opgesteld dan had het helemaal niet zover hoeven komen dat we nu zo tegenover elkaar staan. Helaas bleek dat de schippers op geen enkel gevoel van inlevingsvermogen konden rekenen dus biedt ons dat ook weinig zekerheid dat het op deze manier anders zou gaan. Dat maatwerk had allang geleverd kunnen worden als de wil er was geweest, zoals dat ook op andere plekken in Nederland zo is. Helaas heeft men door het handhavingsbeleid ons het vertrouwen ontnomen dat dit maatwerk er zonder nadere afspraken of voorwaarden wel zou kunnen komen.

Het lijkt ons dat er een goed overleg zou moeten komen tussen de gebruikers van de vaarweg en de provincie om hier met een beter voorstel te komen hoe er om gegaan zou moeten worden gezien de diverse omstandigheden waar schippers mee geconfronteerd kunnen worden.

Conclusie
De Provincie vindt dat zij een verkeersbesluit heeft gemaakt dat op zorgvuldige wijze tot stand gekomen is. De ASV is het daar niet mee eens en lezende het verweer onderschrijft de provincie
onze observatie. Het verschil in houding tussen de provincie en de ASV is dat de provincie zich of beroept op de juridische mogelijkheid (bij het tijdig en compleet informatie verstrekken aan betrokkenen) iets uit te mogen voeren op een bepaalde wijze of uitgaat van aannamen , terwijl de ASV het heeft over de harde realiteit gezien van het perspectief van de schipper in de binnenvaart en de geest van de wet in plaats van de letter van de wet.

Wij verzoeken dan ook de commissie de provincie te adviseren het bezwaar gegrond te verklaren. Het verkeersbesluit is niet zorgvuldig genoeg, voorbijgaand aan de belangen van de groep waar over besloten wordt, tot stand gekomen, in strijd met de geest van de wettelijke vereisten.

Wij vragen u wellicht ten overvloede toch vooral met ons in overleg te gaan over deze situatie en gezamenlijk met zinvolle voorstellen te komen om ook de binnenvaart tegemoet te komen.

Sunniva Fluitsma

RAADSVERGADERING VLUCHTHAVEN GORINCHEM

Raadsvergadering Uitbreiding Overnachtingsplaatsen Vluchthaven Gorinchem

Dinsdagavond 4 februari 2015 vond de Raadsbijeenkomst plaats waar het voorstel van Rijkswaterstaat betreffende de voorgenomen uitbereiding van de ligplaatsen in de Vluchthaven op de agenda stond.

De zaal was goed gevuld met belanghebbenden, zoals de leden van de watersportvereniging, de bewoners en schippers.

Diverse partijen maakten gebruik van het inspreekrecht (5 minuten) waaronder een vertegenwoordiger van de watersportvereniging, BLN-Schuttevaer (Lenie van Toorenburg), de VIBIA (Diana Hulsebos) en de ASV (Sunniva Fluitsma). Kortom..de binnenvaart was goed vertegenwoordigd.

Inhoud inspreekmoment ASV

Belang van de binnenvaart:
Het belang van de binnenvaart lijkt algemeen erkend te worden. Zo is er een Europees Witboek vervoer waarbij de intentie uitgesproken wordt dat er een verschuiving plaats zou moeten vinden van vervoer over de weg naar vervoer over water (en spoor). .
Op dit moment gaat 25% van het goederenvervoer over water.
Ooit was de binnenvaart in het hart en hoofd van de mensen in Nederland,
Nu lijkt het wel of men ons bestaansrecht in twijfel trekt.

Algemeen belang
Dat 25% van het vrachtvervoer over water gaat maakt dat dat ten goede komt aan de algehele veiligheid (op de weg) en een betere doorstroming. Maar bij dat vervoer over water horen ook voorzieningen. Schepen zijn meer dan een productiemiddel, het zijn plekken waar op gewoond wordt, mensen hun hondje uit moeten laten, hun kinderen naar school moeten brengen en boodschappen moeten doen. Inderdaad, net zulke mensen met dezelfde behoeften als mensen aan de wal.
Er is een schrijnend tekort aan voorzieningen en zeker aan goede ligplaatsen dus zouden er op diverse plekken uitbreidingen van ligplaatsen moeten komen.
Maar Gorkum reageert eigenlijk zoals we overal in Nederland tegenkomen: we zien het belang van de binnenvaart, maar hier even geen uitbreiding. Een serieus onderzoek naar eventuele alternatieven heeft niet plaatsgevonden.

”Ze willen gewoon geen havengeld betalen”
Een gemiddeld binnenvaartschip neemt al gauw een lading van zo’n 50 vrachtwagens mee.
Die vrachtwagens heeft u niet op de weg. Maar zo’n schip kan niet alleen maar varen. Die moet aan zijn rusttijden voldoen, en heeft helaas niet altijd werk. Waar blijf je dan met zo’n schip? Meestal op een plek waarbij je zo min mogelijk kilometers hoeft te varen om er te komen. Dat is bij iedere onderneming zo; je probeert je kosten te beperken, waarom zou dat in de binnenvaart opeens vreemd zijn?
Iedereen is er trots op een parkeerplekje te vinden waar je niet hoeft te betalen voor je auto, maar als wij ergens havengeldvrij liggen blijkt dat opeens verdacht te zijn.

U zou toch allen moeten weten dat de binnenvaart al jarenlang beneden kostprijs vervoert dus op zich is het niet meer dan logisch dat wij geen zinloze uitgaven doen als dat niet hoeft.

Wij blijven maar horen dat we kennelijk opeens allemaal naar Gorkum komen omdat er een ander haven-

geldregime in Dordrecht is gekomen. Maar dat havengeld is vaak helemaal de reden niet om ergens te liggen.
De reden is simpelweg dat je in de buurt bent leeggekomen en je op een zo strategisch mogelijke plek gaat liggen om zo snel mogelijk te kunnen laden als een reis zich aandient. Dat moet u toch kunnen begrijpen.
Men zou zich moeten realiseren dat de kosten die je moet maken om speciaal naar Gorkum toe te komen varen veel hoger zijn dan de eventuele "winst" van het uitsparen van dat havengeld.

Bovendien zou een stad als Gorkum zich dienen te realiseren dat het ooit groot geworden is door de binnenvaart en er ook een positief economisch belang is bij het aanwezig zijn van de binnenvaart. Die geeft geld uit in deze stad en helpt de middenstand die het nergens makkelijk heeft op dit moment.

Compassie
De ASV heeft in het verleden laten zien ook het algemeen belang te erkennen en zelfs ten koste van de eigen situatie van de binnenvaart te willen meedenken met de bewoners in hun strijd tegen het ligplaatsenbeleid in het natuurgebied de Woelse waard. Wij hebben ons best gedaan ons te verplaatsen in de situatie van de belanghebbenden in Gorkum, bovendien zagen wij ook dat er daar een groter belang bleek te zijn dan dat van ons als schippers. Ik vind dat onze blijk van inlevingsvermogen wel had kunnen rekenen op iets meer compassie met onze situatie dan dat wat ik nu lees en zie.
Want er moet ook plaats zijn voor de binnenvaart, letterlijk en figuurlijk. Wij bestaan.

"Onveilige" schepen
Wij raken allemaal doordrongen van het feit dat milieu van groot belang is, dat betekent dat je schepen niet onnodig vele tientallen kilometers moet laten varen. Toch horen we ook in deze raadsvergadering regelmatig dat de schepen wel even naar Haaften kunnen varen, 25 kilometer verderop. 25 kilometer varen betekent voor ons 3 uur varen. Niet alleen is dat een onzinnige verspilling maar we komen dan ook in de knoop met de vaartijdenwet die niet bepaald kinderachtig is met boetes. Bij overschrijding van die wet is een boete van 1.500, - zomaar opgelegd.
Bovendien is 3 uur extra varen aan het eind van de dag (bijvoorbeeld: in plaats van om 22.00 uur stoppen en gaan slapen wordt het dan 01.00 uur) niet bepaald veilig. En veiligheid wordt toch constant als argument gebruikt. Bijvoorbeeld in verband met de eventuele manoeuvreerproblemen als er meer schepen komen te liggen in de Vluchthaven. Vreemd dat dit argument wordt gebruikt want aan de schippers is niet gevraagd in welke zin zij daar een probleem in zien, en die zouden dat toch als eerste ervaren.

Veiligheid wordt ook als argument gebruikt tegen de kegelschepen die zouden moeten verdwijnen vanwege het potentiële gevaar. De ASV heeft daartegen gesteld dat dit gevaar schromelijk overdreven wordt en gewezen op het feit dat in tegenstelling tot de huizen aan de wal ieder schip zijn gas moet laten keuren en alle gas(kook) stellen beveiligd zijn. De genoemde kegelschepen hebben zelfs geen gas meer aan boord en zijn onderhevig aan zulke strenge keuringen dat we durven te beweren dat de ooit ingestelde veiligheidszones helemaal niet meer van deze tijd zijn, omdat inmiddels deze schepen veel veiliger zijn dan voorheen. Het lijkt ons veiliger om pal naast een kegelschip te wonen dan in een portiekflat zoals we in Schiebroek (Rotterdam) hebben mogen zien. Wij vragen politici dan ook om zich niet te laten leiden door vage "onderbuikgevoelens" maar zich tot de feiten te beperken.

(Nb. De bewoners die het hardst klagen over die "gevaarlijke" schepen wonen in de huizen die gebouwd werden toen de kegelschepen al jaren op hun plek lagen. Dus de bewoners hadden kunnen weten dat de schepen daar lagen. Bovendien wonen ze allemaal boven een enorme garage vol met auto's (vol diesel en benzine). Als hier brand uitbreekt is er bovendien sprake van een enorm trekgat. Realiseert men zich wel eens boven welk potentieel gevaar men woont? Ook horen wij dat de bewoners last schijnen te hebben van de rook die uit de uitlaat zou komen van de schepen, en dat terwijl de meeste kegelschepen motoren hebben die aan de nieuwste milieunormen voldoen, en men dus zelf met hun balkonnetjes vlak boven al die auto's woont die door die luchtgaten hun dampen vrijelijk de lucht en hun balkon op jagen. Hetzelfde geldt voor het lawaai dat de schepen zouden maken met hun motoren, terwijl men zelf langs een weg woont waar wij toch vooral de auto's hebben horen rijden. Dit maakt de klachten behoorlijk ongeloofwaardig o.i.)

Communicatie
De ASV vindt het teleurstellend dat bij voorstellen tot besluiten die bepaalde groeperingen aangaan (in dit geval de binnenvaart) men geen contact zoekt met de groep die het betreft. Hoewel verschillende groepen ons wisten te vinden toen we hen ondersteunden tegen het plan om ligplaatsen te creeren in de Woelse Waard blijkt het nu kennelijk niet van belang om door betrokkenen (omwonenden, politieke partijen, de watersportvereniging) eens contact te zoeken met de groep waar het over gaat: de schippers in de binnenvaart. Het valt de ASV op dat de onderzoekers van GorcumActief niet de moeite hebben genomen eens met de schippers te praten dan had men bijvoorbeeld wel geweten dat men juist voor een sluis moet liggen om de volgende ochtend te mogen schutten.
Wat weet men van de persoonlijke omstandigheden van de schippers? Weet men of er toestemming is gegeven langer te liggen? Weet men dat het gebruik van het AIS systeem als controlemiddel verboden is?
De ASV heeft wel zelf contact gezocht met de watersportvereniging en we kunnen niet anders dan de conclusie trekken dat burgers hier tegenover elkaar komen te staan omdat een goed beleid ontbreekt.

Schipper gemangeld door overheidsbeleid
De ASV kan zich voorstellen dat de stad Gorkum het gevoel heeft geconfronteerd te worden met een probleem van Rijkswaterstaat en daardoor de hakken in het zand zet. De schipper is echter geen machtsfactor in het geheel en dus de dupe.

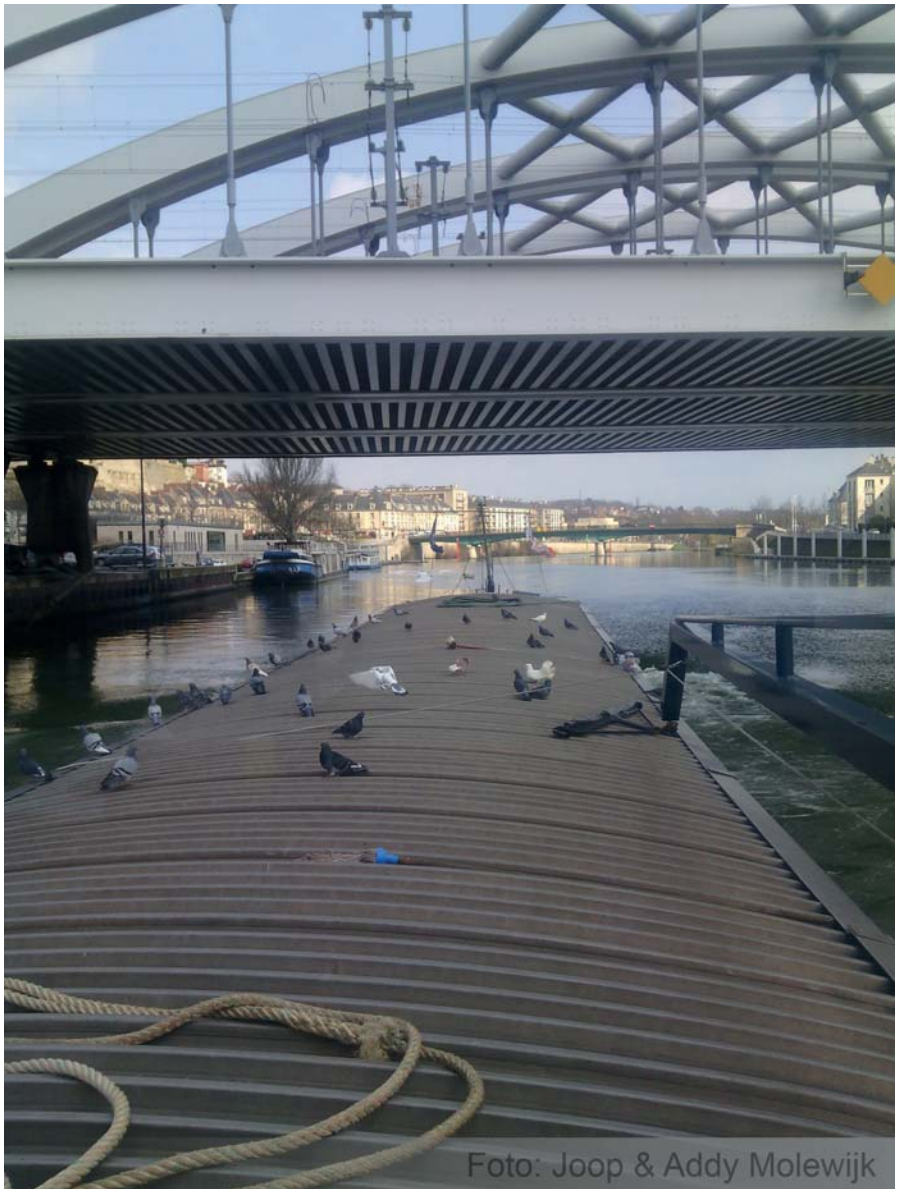
Na het horen van de woordvoerders van de diverse politieke partijen

Not in my back yard
Hoewel de toon van de politici tegenover de binnenvaart sympathiek lijkt is de inhoud weinig positief. Het lijkt wel of schippers al blij mogen zijn met de "nuloptie" zoals de raadsleden

het noemen (geen uitbreiding van ligplaatsen maar ook geen inkrimping), want we hoeven van hen niet te verdwijnen. Maar die extra ligplaatsen daar is geen enkele politieke partij voor te vinden. Dus is de conclusie: waardevol vindt men de binnenvaart wel maar “niet voor mijn deur”
Bij alles moet ik de conclusie trekken dat men over de belangen van binnenschippers kennelijk heel makkelijk heen stapt om te kunnen scoren, zoals gezegd is in de raad “we zijn er toch in eerste instantie voor onze eigen stad Gorkum”.

Nee, wij zijn geen bewoners van Gorkum, dus wij zijn geen potentiële stemmers, maar maakt dat dat politici het belang van deze vervoersstroom niet mee hoeven te laten tellen?
En ja, het is heel moeilijk voor ons om onze stem te laten horen, juist omdat wij altijd onderweg zijn en voor de diverse politieke partijen nauwelijks “winst’ opleveren.
Wij hebben daarom gereageerd op een, in onze ogen, tendentieus stukje in het AD, dat hebben alle raadsleden ontvangen. Dit stukje staat inmiddels ook op de diverse fora zoals op de internetsite Totaaltrans.

Wij vragen de raadsleden wellicht ten overvloede, toch vooral met ons in overleg te gaan over deze situatie en gezamenlijk met zinvolle voorstellen te komen om ook de binnenvaart tegemoet te komen.



Is de duivensport een potentiële klant voor de binnenvaart ?

PERSBERICHT

Nadat de Algemeene Schippers Vereeniging enige tijd geleden heeft aangetoond dat zij begrip heeft voor de situatie van de walbewoners, door aan te geven dat de Woelse Waard bij Gorinchem behouden zou moeten blijven, blijken sommige walbewoners niet bepaald enig begrip op te kunnen brengen voor de situatie van de binnenvaart.

De lokale politieke partij Gorcum Aktief heeft door “eigen” onderzoek de schepen die gebruik maken van de Vluchthaven Gorinchem in kaart gebracht. De conclusies, zoals te lezen was in het AD/Rivierenland, schetst volgens de ASV geen goed beeld van de situatie en is geen constructieve bijdrage aan de discussie over de noodzaak van uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de Vluchthaven Gorinchem.

In het licht van de geplande gemeenteraadsvergadering op 3 februari over dit onderwerp heeft de ASV een reactie opgesteld op het bewuste krantenartikel ‘Overnachten is gratis’ in het AD/Rivierenland 30 januari jl.

Algemeene Schippers Vereeniging.
3-2-2015

PRIVACY

MELDING COLLEGE PERSOONSGEGEVENS

Aan: College Bescherming Persoonsgegevens
Postbus 93374
2509 AJ Den Haag

Betreft: Melding misbruik AIS-gegevens

Bijlagen: Krantenartikel ‘Overnachten is gratis’.
Artikel uit nieuwsbrief EOC ‘Ook afremmen op de ‘snelweg’.

Rotterdam, 09-02-2015

Geachte,

Via deze weg wil de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) bij u, College Bescherming Persoonsgegevens (CBP) melding maken van vermeend misbruik van gegevens verzonden via het Automatic Identification System (AIS) door derden.

Zoals de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, waar Nederland deel van uitmaakt, eind vorig jaar heeft aangegeven is het vrij toegankelijk publiceren van AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokken partijen in wezen niet toegestaan en wordt door overheden afgekeurd. Naar ons oordeel kan er middels de verplichting van AIS op de Rijn per 1 december 2014 geen sprake meer zijn van toestemming geven door de betrokken partijen. De uitrusting en het gebruik van AIS is voor schepen verplicht en is de toestemming de binnenvaart vanuit overheidswege opgelegd. O.i. gebeurt het volgen van schepen via internetwebsites ten allen tijde zonder toestemming van de betrokken partijen, de eigenaren van schepen met een AIS-transponder. Het gebruik van op die wijze verkregen gegevens voor onderzoek, commerciële doeleinden, verzekeringskwesties e.d. zullen in feite altijd beoordeeld moeten worden als misbruik van gegevens door derden.

Concreet wil de ASV twee zaken onder de aandacht brengen van het CBP:

Zaak 1.
De lokale politieke partij in Gorinchem Gorcum Aktief heeft een onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de overnachtingshaven aldaar. Daarbij geeft die partij in een krantenartikel openlijk toe gebruikt te hebben gemaakt van online beschikbare gegevens over naam en positie van schepen. Dit onderzoek is vervolgens gebruikt in de gemeenteraad om hun standpunt, dat uitbreiding van de overnachtingshaven niet noodzakelijk is, kracht bij te zetten.

Zaak 2.
Verzekeringsmaatschappij EFM/Oranje Combinatie (EOC) roept bewoners van woonarken op om schade die zij ondervinden van passerende schepen door zuiging en/of golfslag te melden bij de EOC. Hierbij kunnen bewoners gebruik maken van internetwebsites waar schepen te volgen zijn om vast te stellen welk schip, (inclusief tijdstip, vaarsnelheid, koers etc.) de schade veroorzaakt heeft.

Over bovenstaande twee zaken wil de ASV graag een oordeel van het CBP en doen daarbij tevens een verzoek tot handhaving van de artikelen in de Scheepvaartverkeerswet hieromtrent.

Namens de ASV,

Ron Breedveld
Vicevoorzitter
+31 653 801 460

REACTIE ASV OP KRANTENARTIKEL

Reactie ASV op het krantenartikel ‘Overnachten is gratis’.

(Het bewuste artikel is onderaan de reactie toegevoegd)

Het is overwegend een goede zaak dat leden en vrijwilligers zich willen inzetten voor een eigen onderzoek door een politieke partij e.d. De Algemeene Schippers Vereeniging is ook afhankelijk van dergelijke betrokken personen. De conclusies die de partij Gorcum Actief uit haar onderzoek trekt vraagt echter om een nuancering vanuit de praktijk van de binnenvaart.

Wat is de ASV?
De Algemeene Schippers Vereeniging, kortweg ASV genoemd, is een sociaaleconomische organisatie zonder winstoogmerk. Het parool is: “Schippers voor schippers” en houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.

De ASV trekt zeker niet de juistheid van de tellingen in twijfel. Het gemiddelde van 3 schepen per nacht in december en 5 tot 6 in januari houdt echter ook in dat er nachten waren waarin de haven volledig bezet was en er schepen hebben moeten doorvaren naar een andere haven en daarmee waarschijnlijk de vaartijdenwet hebben overtreden. Bij de gemiddelden is het tevens relevant om de bezetting van de kegelplaats (brandbare lading) en niet-kegelplaatsen (ongevaarlijke lading) apart mee te wegen. Schepen met een kegel mogen nl. alléén op een kegelplaats afmeren en voor schepen zonder kegel is dat niet toegestaan. Dit meewegen zal een totaal ander beeld schetsen van de bezetting van de Vluchthaven in gemiddelden.

De conclusie dat de stijging in januari te wijten valt aan een verhoging van het havengeld in de regio Dordrecht is een misvatting. Alhoewel het systeem in die regio door de beheerder Havenbedrijf Rotterdam NV is gewijzigd, zijn er zowel kostenvoordelen als -nadelen voor de schippers, die voor de een verblijf in die regio bevordert en voor de ander verblijf in die regio ontmoedigt. Overnachten is overigens havengeldvrij gebleven. De stijging valt beter te verklaren door de immer mindere vraag naar scheepsruimte in de maand januari. Het is o.i. logisch dat een schip zonder werk een ligplek opzoekt waar geen havengeld betaald hoeft te worden.

Buiten overnachten en wachten op werk zijn er legio redenen waarom een schip ligplaats neemt in de Vluchthaven Gorinchem voor 1 tot 3 dagen (of iets langer met toestemming van Rijkswaterstaat) Denk hierbij bijvoorbeeld aan dokter/ziekenhuisbezoek, kleine reparaties aan het schip of andere redenen van bedrijfsmatige of persoonlijke aard. Op een schip werken, wonen en leven immers ook mensen. Helaas heeft Gorcum Aktief niet de moeite genomen de schippers die in de haven lagen naar hun beweegredenen van hun (verlengde) verblijf te vragen.

Navraag had tevens kunnen verklaren waarom de (naar de letter van de wet) 118 overtredingen zijn begaan. Met redenen onderbouwd is het Rijkswaterstaat nl. toegestaan toestemming te geven voor een langer verblijf en overnachten voor de sluis wordt altijd gedaan met toestemming van de sluismeester, zeker als er de volgende dag geschut moet worden door het betreffende schip.

Dat de inwoners van Gorinchem bezwaar hebben tegen de aanwezigheid van schepen met brandbare lading aan boord kunnen wij enigszins begrijpen. Dat het “Veel te gevaarlijk” zou zijn, zien wij echter meer gebaseerd op emotie dan op feiten. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is voor elke vorm van transport gebonden aan strenge regels en de binnenvaart wordt gezien als de veiligste manier voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of het risico voor het hebben van een kegelplaats in de Vluchthaven Gorinchem sinds de realisatie daarvan groter is geworden.

Wij moeten, ondanks onze waardering voor de inzet van de leden en vrijwilligers, concluderen dat het eigen onderzoek

van Gorcum Aktief geen goed beeld schetst van de situatie en is o.i. geen constructieve bijdrage aan de discussie over de noodzaak van uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de Vluchthaven Gorinchem.

De Algemeene Schippers Vereeniging is altijd bereid een gesprek te voeren over het al dan niet uitbreiden van de Vluchthaven Gorinchem. Al eerder hebben wij ons begripvol opgesteld voor de 'mensen aan de wal' door bezwaar te maken tegen een overnachtingshaven in de Woelse Waard. Eveneens hebben wij contact opgenomen (als enige binnenvaartorganisatie) met Watersportvereniging de Merwede n.a.v. de door hun gehouden petitie tegen de uitbreiding van de Vluchthaven Gorinchem.

Los van bovenstaande nuancering stellen wij de wijze van gegevensverzameling door Gorcum Aktief ter discussie. In het artikel werd verwezen naar het online volgen van schepen. Dit heeft ongetwijfeld betrekking op websites die gevoelige zakelijke en privé gegevens, uitgezonden via ons "Automatic Identification System (AIS)" vrij toegankelijk publiceren. Wij willen erop wijzen dat vrij toegankelijke publicatie van AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokkenen door de overheid wordt afgekeurd en dat misbruik door derden strafbaar is. Wij gaan ervanuit dat de leden en vrijwilligers van Gorcum Aktief hiervan niet op de hoogte waren tijdens het onderzoek.

Algemeene Schippers Vereeniging.

Ron Breedveld
01-02-2015

'Overnachten is gratis'
Bron LexisNexis®
30-1-2015
DANIËLLE MOELIKER | AD/Rivierenland

Gorcum Actief brengt schepen Vluchthaven in kaart
Uitbreiding van het aantal overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart in Gorinchem is niet nodig. Dat stelt Gorcum Actief na eigen onderzoek. Ligplaatsen lijken bovendien gebruikt te worden door schippers die liggelden elders willen ontlopen.

Rijkswaterstaat wil in Gorinchem meer overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart aanleggen. Gorcum Actief verzet zich daartegen. Uit onderzoek van de politieke partij blijkt dat de huidige 7 ligplaatsen in de Vluchthaven voldoende zijn. In december meerden gemiddeld 3 schepen per nacht aan en in januari gemiddeld 5 tot 6. Rijkswaterstaat wil er 11 hebben.

Uit het onderzoek blijkt dat schippers er zich lang niet altijd aan de wettelijke regels houden. ,,We hebben 118 overtredingen geteld," zegt Everdien Hamann, fractievoorzitter van Gorcum Actief. ,,Denk aan aanmeren op plekken waar dat niet mag, zoals voor de sluis, of het langer blijven liggen dan de toegestane drie dagen. Rijkswaterstaat heeft die schippers toestemming gegeven. Maar eigenlijk mag het dus niet. We pleiten voor meer toezicht."

Gevaarlijk

Rijkswaterstaat wil ook dat er in de Vluchthaven 2 plekken voor zogeheten kegelschepen blijven. Deze vervoeren gevaarlijke stoffen. Gorcum Actief wil die plekken juist uit de haven hebben. ,,Veel te gevaarlijk. De schepen liggen veel te dicht bij de binnenstad. Bovendien hebben bewoners lucht-, licht- en geluidoverlast. Voor die schepen moet dus een alternatief gevonden worden."

'Opvallend' noemt de partij de stijging van het aantal overnachtingen in januari. ,,Uit navraag blijkt dat de havens in de regio Dordrecht vanaf januari hun havenbeleid hebben gewijzigd. De liggelden zijn daar flink verhoogd."

Schepen wijken uit naar de Arkelstad waar ze gratis mogen liggen. ,,We vermoeden dat schippers hier blijven liggen tot ze een nieuwe opdracht krijgen. Dit baseren we op gegevens waarbij we zien dat schepen die meerdere nachten in de vluchthaven liggen pas in de middag vertrekken. Een schipper die er alleen voor een overnachting ligt, vertrekt juist vroeg in de ochtend."

De partij ging met haar onderzoek grondig te werk. Partijleden en vrijwilligers telden twee maanden lang hoeveel schepen er 's avonds in de Gorcumse Vluchthaven lagen. Aan de hand van satellietsignalen zijn schepen online gevolgd.

Rijkswaterstaat baseert zijn plannen op een rapport uit 2007. ,,Dat is niet meer actueel, zo blijkt," aldus Hamann. ,,De economische crisis heeft ervoor gezorgd dat er minder scheepvaart is dan toen. Bovendien zijn de schepen groter geworden. Hierdoor kunnen ze meer vracht tegelijk vervoeren en varen er minder schepen op de rivier."

REÜNIE “IT ROEFKE LEEUWARDEN

Beste mensen,

Onlangs hebben we met een aantal mensen een commissie gevormd met als doel een reunie te organiseren voor alle mensen die als kind op het schippersinternaat “It Roefke” in Leeuwarden hebben gewoond alsmede alle betrokken leiding en directie.

Het internaat is in 1956 mede door Dhr. Aarnout, hoofd van de plaatselijke schippersschool “Eben Haëzer”, opgericht aan de Emmakade. In 1971 vond een verhuizing plaats naar de Vredeman de Vriesstraat en in 1988 is het overgegaan naar een vorm in leefgroephuizen.

Omdat het internaat inmiddels al weer zo’n 11 jaar gesloten is vonden wij het tijd worden om nog een keer een reünie te organiseren. De oudste bewoners zijn immers nu al over de 70 jaar dus het is nu of nooit!!!

De datum is al vastgelegd op 2 april 2016 in Leeuwarden. Dat is nog ver weg maar we willen de tijd nemen om zo veel mogelijk mensen terug te vinden. Daarom de volgende oproep:
Heeft U/heb jij in Leeuwarden op “It Roefke” gewoond of gewerkt of misschien je ouders (grootouders)? meld je dan aan op reunieroefke@hotmail.com. Graag met naam, adres en de jaren van verblijf op het internaat. Hoe eerder hoe beter zodat wij op tijd een idee krijgen op hoeveel mensen wij moeten rekenen en om je op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen.

Er is een besloten facebookgroep (Reünie ‘t Roefke) met inmiddels meer dan 100 leden waar al veel oude foto’s op zijn geplaatst en herinneringen worden opgehaald.

Groeten,
Namens de reüniecommissie,
Simon Lagerburg

HUISVUIL - BELASTINGDIENST

Correspondentie die door de heer P. Bennik is gevoerd met de belastingdienst aangaande het huisvuil.

De inspecteur van VPB
T.a.v. HT
Postbus 4050
3800EB Amersfoort

Betreft: Huisvuil. Datum: 16-01-2015

Geachte inspecteur,

Wij zijn binnenvaart ondernemers en voeren dit uit onder de naam PIEJO B.V.
Wonen en werken aan boord, maar hebben een woonark in Weesp in privé sfeer.
Nu heeft minister Schultz besloten om ons huisvuil te benoemen als zijnde bedrijfsafval.
Ons afval valt onder het CDNI verdrag wat Europees door een 6 tal landen is ondertekend.
Artikel 7.1 in dit verdrag staat het volgende geschreven:

Artikel 7 Financiering van de inname en verwijdering van overig scheepsbedrijfsafval

1. In havens, bij overslaginstallaties alsmede bij ligplaatsen en sluizen worden voor de inname en verwijdering van huisvuil geen aparte heffingen geheven.
Echter de minister volhard in haar standpunt en heeft overal de open huisvuil bakken weggehaald en er gesloten bakken neer gezet. Deze zijn alleen te openen met een SAB chipkaart tegen betaling van € 245 op dit moment met een

bepaald aantal kantelingen (zakken).

Voor ons zou dat gemiddeld op € 24,50 per zak uit komen, ervan uitgaan dat we de andere 10 in het buitenland (gratis) afgeven, conform het verdrag. Om het hele bedrijfsafval circuit kosten dekkend te maken moeten er wel meer dan 600 abonnementen verstrekt worden, echter het getal blijft steken op een kleine 400.

Het hele systeem is dus niet kosten dekkend, hier word per jaar naar gekeken en desnoods het abonnement in prijs aangepast, want het zal toch kosten dekkend moeten worden.
Of de minister gaat ons verplichten een abonnement af te sluiten.

Nu heb ik de volgende vraag aan u:

Als de minister blijft volharden in haar standpunt, dat ons vuil (huisvuil) afkomstig van geconsumeerde goederen (eerste levensbehoefte) aan boord gezien moet worden als bedrijfsafval, dan houdt dit toch in, dat deze geconsumeerde goederen als bedrijfsuitgaven ten laste van de bedrijfswinst afgeboekt mogen worden?

Hopend op een antwoord van uw zijde op korte termijn.

Hoogachtend,

P.J.Bennik
PIEJO B.V.

Het antwoord:
Goedemorgen mijnheer Bennik,

Uw omschrijft uw situatie als volgt: op grond van een minsteriele bepaling wordt het afval, dat door u op uw prive woon- / waladres (de woonark te Weesp) belast als bedrijfsafval. Hiervoor wordt aan u € 245 als vergoeding voor het afvoeren van dit afval in rekening gebracht.

U vraagt mij nu: "Als de minister blijft volharden in haar standpunt, dat ons huisvuil afkomstig van geconsumeerde goederen (eerste levensbehoefte) aan boord gezien moet worden als bedrijfsafval, dan houdt dit toch in, dat deze geconsumeerde goederen als bedrijfsuitgaven ten laste van de bedrijfswinst afgeboekt mogen worden?"

Mijn antwoord hierop is "Neen." De kosten van levensmiddelen/ eerste levensbehoeften (van de ondernemer en zijn gezin) behoren niet ten laste van het bedrijfsresultaat te worden gebracht, ook niet als dit (structureel) op de werkplek wordt bereid en genuttigd. Bij wijze van vergelijk geef ik u in overweging het dagelijkse pakje brood van een gemiddelde werknemer, dat mag ook niet ten laste van het inkomen worden geboekt en een eventuele vergoeding wordt (deels) belast. Of een ondernemer op de wal, zijn lunch - van huis meegenomen - behoort ook niet tot de bedrijfskosten.

Bij wijze van handreiking wil ik u wel toestaan de te betalen € 245 in 2015 ten laste van het bedrijfsresultaat te brengen.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.
Met vriendelijke groet,

Mijn antwoord hierop:

Allereerst bedankt voor uw reactie.

Het gaat niet over onze thuis situatie, daar betaal ik al aan de gemeente Weesp.

Het gaat over situatie aan boord van ons schip genaamd de Cybernetica waar wij varende weg onder Piejo BV ons brood verdienen. Het afval wat op het schip ontstaat is lijkt mij huisvuil, zoals in het CDNI verdrag beschreven. Maar de minister Schultz heeft anders bedacht en heeft het tot bedrijfsafval gemaakt en alle vrije gratis huisvuil bakken van de sluizen gehaald en betaalbakken ervoor terug geplaatst.

Nu zou ik graag weten hoe de belasting dienst hier tegen over staat.
Als het huisvuil bedrijfsafval word dan lijkt mij dat we als BV de kassa bonnen mogen opvoeren ten lasten van de winst, want dat gebeurd met bedrijfsafval.

Het antwoord van de belastingdienst:
Geachte heer Bennik,

Excuses voor de foute interpretatie van de feiten in uw brief. Toch is het niet zo dat deze andere feiten ook tot een andere uitkomst kunnen leiden. De kosten, gemaakt voor maaltijden en drank aan boord blijven privé-uitgaven ten behoeve van u zelf en uw gezin. De enige bedrijfslast die in dit geval ontstaat is de heffing van € 245 die minister Schultz aan de BV oplegt.

Mijn antwoord hierop:
Bedankt dat u erkent, dat de kosten van geconsumeerde goederen een privé aangelegenheid is.
Dit resulteert dat afval hiervan dus privé huisvuil is en geen bedrijfsafval, dan kom ik dus op de volgende stelling:
huisvuil moet ik gratis op sluizen kunnen afgeven volgens art 7.1 van het CDNI verdrag.

Hoe kan ik dan de stelling van de minister ongedaan krijgen, want uit uw schrijven blijkt dus dat de binnenvaart bond ASV en vrouwen vereniging VIBIA dus gelijk hebben. Maar we krijgen ongelijk en de gratis huisvuil containers zijn inmiddels vervangen door afgesloten betaal containers. Waarom grijpt de belastingdienst dan niet in, en informeert de minister dusdanig dat zij op haar besluit moet terug komen.

In mijn optiek is het een of het ander en niet en en, daar zullen toch uitspraken over moeten komen lijkt mij. We zitten eigenlijk nu tussen wal en het schip en wil hier duidelijkheid over krijgen!

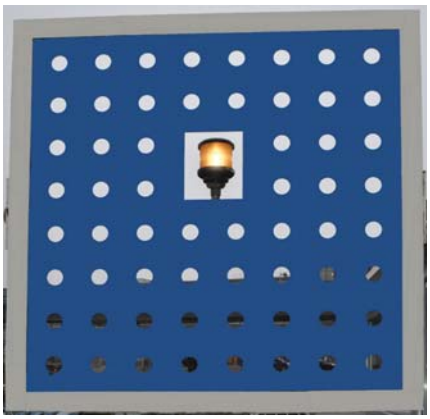
Tot op heden geen antwoord meer verkregen van de belastingdienst er zitten dus wat hiaten, waar we tot op heden nog geen uitsluitsel boven water hebben gekregen. Het lijkt er dus op dat ik een situatie moet uitlokken, d.m.v. een vuilniszak op de sluis zetten als er een overheidsboot bij ons in de sluis ligt.

Met vriendelijk groet,

Piet Bennik
Piejo BV
M/S Cybernetica

FLITSLAMPJES

De kringloop van kapitaal.



De wereldeconomie teruggebracht tot de basis.

Het is september in een dorpje aan de kust van de Zwarte Zee. Het regent en het dorpje lijkt verlaten. Het is een moeilijke tijd. De inwoners hebben allemaal schulden, en leven op krediet.

Plots verschijnt een rijke toerist ter plaatse en stapt het enige hotel van het dorpje binnen. Hij legt een bankbiljet van €100 op de balie, en gaat naar de eerste verdieping om een kamer uit te zoeken.

De hoteleigenaar pakt vlug de € 100, en rent naar de slager om zijn schulden te betalen.

De slager pakt die €100 aan, en gaat spoorslags naar de varkensboer om zijn schulden te betalen.

Op zijn beurt rent die naar de verpachter, en betaalt zijn schulden af.

De verpachter haast zich naar de enige prostituee in het dorp die, vanwege de crisis, haar diensten op krediet aanbiedt... en betaalt haar zijn schulden.

De prostituee haast zich naar het hotel, en betaalt de hotelier de kamerhuur.

De hotelier legt de €100 weer op de balie.

Op dat moment komt de rijke toerist naar beneden, neemt de €100 van de balie, omdat hij niet tevreden is over de kamer.

Niemand heeft iets geproduceerd en verdiend, er is niets veranderd, maar het hele dorp is wel schuldenvrij…

Digitaliseren vaartijdenboek en dienstboekje

(Ontvangen van de SAB)
Het invullen en controleren van het papieren dienstboekje en vaartijdenboek is niet meer van deze tijd. In het huidige digitale tijdperk kan dit gemakkelijker en sneller. Daarom heeft de SAB een systeem ontwikkeld voor een digitaal vaartijdenboek en dienstboekje waarbij de schipper slechts eenmalig de vaardagen invoert en de bemanning aan de betreffende reis koppelt. De vaardagen worden dan automatisch toegevoegd in het digitale dienstboekje.
De SAB heeft gekozen voor een eenvoudig te gebruiken systeem waarvoor geen bijzondere computerkennis en ingewikkelde hardware nodig is. Voor zowel de bemanning als de scheepseigenaren geeft het nieuwe systeem aanzienlijke verlichting van de administratieve lasten en bespaart het tijd en kosten.

Toekomst
Ieder bemanningslid wordt voorzien van een persoonlijke bemanningspas. Aan boord wordt een speciale kaartlezer geplaatst waarmee de bemanning zich kan aanmelden. Nadat de schipper de vaardagen van het schip en de betreffende bemanningsleden heeft aangegeven in het systeem, vindt automatisch een koppeling plaats tussen de accounts van de bemanning en het schip en worden alle statussen bijgewerkt. Dat betekent dat bemanningsleden niet meer ieder jaar hun dienstboekje hoeven te laten afstempelen. Het systeem kent automatisch functies toe aan de hand van het aantal vaardagen die zijn geregistreerd. Ieder bemanningslid kan via een eigen digitale omgeving inzicht verkrijgen in zijn persoonlijke gegevens, zoals adres, vaartijd, rijnzônes, functies, opleidingen enz..

Pilot
De SAB heeft in 2014 succesvol een pilot uitgevoerd met enkele rederijen en hun bemanningsleden om de registratie en werking van het systeem zo veel mogelijk te perfectioneren. De SAB heeft het systeem op internationaal niveau gepresenteerd zodat het systeem eventueel ook internationaal toegepast kan worden. De wetgeving betreffende het registreren van vaar – en rusttijden zullen hierop moeten worden aangepast. Ervaring uit het verleden leert ons dat dit een lang proces kan zijn, daarom zal het nog een tijd duren voordat het digitale vaartijdenboek en dienstboekje een feit zijn. Om die tijd zoveel mogelijk in te korten heeft de SAB ook de hulp nodig van brancheverenigingen en de branche zelf om nationale en internationale overheden te overtuigen dat de huidige werkwijze tot de middeleeuwen behoort.

En nu
Tot die tijd blijft de SAB werken aan verbetering en uitbreiding van het systeem. Zo wordt inmiddels de bemanningspas volop uitgegeven aan houders van een dienstboekje. Medio juni zal er een nieuw inlogplatform online gaan voor bemanningsleden. Hierin kunnen zij hun eigen gegevens inzien die bij de SAB geregistreerd zijn zoals persoonsgegevens, getelde vaardagen, functies, uitgegeven en ontvangen documenten en facturen.

Stichting Binnenvaart Netwerkdiensten.

(Van de website SBN)

Initiatief
Binnenvaartnet is onderdeel van de Stichting Binnenvaart Netwerkdiensten en richt zich op digitale diensten voor de binnenvaart. De stichting is een initiatief van het programma Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen van Rijkswaterstaat (IDVV). Binnenvaartnet wordt mede mogelijk gemaakt door de binnenvaartsector zelf, waaronder: de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, Bureau Telematica Binnenvaart, deelnemende havens en gemeenten. De stichting kent geen winstoogmerk.

Voor schippers
Binnenvaartnet realiseert en beheert laagdrempelige ICT diensten voor binnenvaartondernemers, waaronder onbeperkt toegang tot internet via WiFi Hotspots. Van schippers - voor schippers. BND werkt als een coöperatie: met meer deelnemers groter voordeel. Dit geeft binnenvaartondernemers de mogelijkheid om meer en sneller digitale informatie uit te wisselen tegen uiterst betaalbare tarieven. Op rustplaatsen en in overnachtingshavens is er gelegenheid om internet volop te gebruiken. Voor zakelijke doeleinden, zoals downloads van grote databestanden met elektronische vaarkaarten. Of voor het updaten van computer software of internetbankieren. Maar ook voor privégebruik, zoals video-chatten, “Uitzending Gemist” of YouTube bekijken. Zo is WiFi een effectieve en betaalbare oplossing, als aanvulling op uw mobiele (data) abonnement. Met een buitenantenne haalt u het maximale uit uw Wifi-verbinding!

Partners en deelnemende binnenhavens en gemeenten
Sinds oktober 2013 hebben een groot aantal partners, binnenhavens en gemeenten zich aangesloten. In samenwerking met Rijkswaterstaat zetten zij zich in voor zinvolle en betrouwbare digitale diensten voor schippers.
Voor de eerste uitrol van WiFi hotspots zijn o.a. betrokken: Port of Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Zeeland Seaports, de gemeenten Zwijndrecht, Moerdijk, Werkendam en Harlingen. Binnenvaartnet wordt mogelijk gemaakt i.s.m. Utiliq en Wentzo Wireless. Voor installatie van uw apparatuur aan boord kunt u terecht bij onze partners Autena Marine & 4Com.

Als haven ook geïnteresseerd?
WiFi Hotspots vergroten de aantrekkelijkheid van havens en ligplaatsen. Daarnaast biedt het havenbeheerders ook de mogelijkheid om WiFi hotspots te gebruiken als digital portal van de haven, en voor het bieden van internettoegang voor eigen medewerkers. Kortom, WiFi in havens is een win-win situatie voor havengebruiker en -beheerder. Bent u ook geinteresseerd, neem dan contact met ons op.

Voor meer informatie: www.binnenvaartnet.nl

Nieuwe BICS software beschikbaar voor alle schepen

Rotterdam 26 maart 2015 - Vanaf vandaag is BICS versie 5 beschikbaar via internet voor iedereen die elektronisch wil melden. Versie 5 is de volledig nieuw ontwikkelde versie van BICS. Deze vervangt alle voorgaande BICS-versies en ERInet. Met het nieuwe BICS is de definitieve stap gezet naar elektronisch melden via internet. Alle gebruikers kunnen BICS online aanvragen en downloaden

Gebruikers van eerdere versies van BICS wordt verzocht om zich opnieuw te registreren op http://www.bics.nl
Dit is nodig omdat elke gebruiker een nieuw elektronisch postbusnummer krijgt. Hierdoor kan Rijkswaterstaat de administratie van BICS-gebruikers bijwerken. Rijkswaterstaat vraagt hiervoor medewerking van alle gebruikers. BICS Helpdesk stuurt na registratie nieuwe inloggegevens en instructies toe. Vervolgens is BICS versie 5 beschikbaar als download. Dit is nieuw ten opzichte van eerdere verspreiding van de BICS software op CD.

DOWNLOADEN EN ONDERSTEUNING
BICS kan aangevraagd en gedownload worden op http://www.bics.nl (ongeveer 60 Mb)

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
+31653190495
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de "ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING"
gevestigd:
Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.
Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 75 % voor de eerste 12 maanden.
O JA O NEE

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per per email, aan ons terug te sturen.

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel: +31104148585 * Mobiel: +653190459
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Aanmeldingsformulier donateur

Persoonlijke gegevens:

Naam Bedrijf (eventueel):	……....
Achternaam :	…….
Voornaam :	…….
Geboortedatum :	…….
Post / waladres :	…….
Postcode en plaats :	…….
Naam schip (eventueel): m/s s/s :	…….....
Telefoonnummer(s) :	…….
Faxnummer(s) :	…….
E-mail :	…….

VERKLARING

Ondergetekende verklaart hiermede zich aan te willen melden voor het donateurschap van de

"ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING"

gevestigd:

Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.

Reeds ontvangen:

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: ……. Datum: …….

Handtekening:

…….

uit de statuten:

Artikel 14

1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist ontrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

Wij verzoeken u vriendelijk dit formulier, liefst per per email, aan ons terug te sturen.

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website

Check de website.

Omdat wij, als ASV, de binnenvaart zo volledig als mogelijk willen informeren gebeurt het regelmatig dat bepaalde stukken niet meer in de papieren Nieuwsbrief passen. Deze worden geplaatst op de website onder het kopje ‘Downloaden’.

Voorzitter: Sunniva Fluitsma,
E-mail: twigt.franto@shipmail.nl
Tel. +31 611 887791

Vicevoorzitter: Ron Breedveld,
E-mail: ronbreedveld@algemeeneschippersvereeniging.nl
Tel. +31 653 801460

Secretaris: Paul Markusse,
E-mail: aisance@hetnet.nl
Tel. +31 653 681270

Penningmeester: Benjamin Lubbers,
E-mail: benestherlubbers@gmail.com
Tel. +31 653 422624

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190459 +31 611 887791 +31 653 801460.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

HEEFT U OOK EEN MENING? WORDT DAN LID VAN ONZE VERENIGING

Alle publicaties in de Nieuwsbrief vallen onder de verantwoording van het bestuur van de A.S.V., tenzij anders vermeld.