

Jaargang 4 • Nummer 9 • Juli 2011

HET LVP BEHARTIGT DE BELANGEN VAN DE NEDERLANDSE VEREN.

WWW.LANDELIJKVERENPLATFORM.NL

- Voorwoord van de voorzitter **Pag 1**
Jaarverslag LVP 2010 **Pag 2**
Het bestuur van het LVP 2011 **Pag 3**
Even terug in de tijd; een dure meerpaal **Pag 4**
witboek Transport en personenvervoer **Pag 5**
Fiets een rondje, pak een pontje **Pag 6**
Wijziging binnenvaartregeling en consequenties veerdiensten **Pag 7**
Fotowedstrijd: fotograveren **Pag 8**
Verwijderingsbijdrage op olie- en vethoudend afval **Pag 9**
Wijziging Scheepvaartreglementen treden definitief in werking **Pag 10**
De oplossing voor contant geld op de pont of veerkantoor **Pag 11**

Voorwoord van de voorzitter

Sinds het laatste nieuwsblad in december 2010 zijn er weer stappen gezet. Gestaat koersen we als LVP aan op een viering van een vijfjarig bestaan waarin we -om in bedrijfstermen te spreken- van startend naar gevestigd zijn gegroeid. De leden weten inmiddels dat het LVP een ambitieuze club is die zich inzet voor een achterban die goed is voor een fors aantal overzettingen. Dat blijkt wel uit de activiteiten beschreven in het jaarverslag 2010 dat is opgenomen in dit nieuwsblad. Het accent van de activiteiten verschuift naar de zaken waar het voor onze veerbedrijven om draait. Er staan dan ook enkele informatieve artikelen in het blad. Maar natuurlijk is het blad ook een podium voor leuke artikelen of nieuwsfeiten en inzendingen zijn welkom. De trouwe lezers zullen ongetwijfeld de gewijzigde layout opmerken. Vorig jaar hebben we het nieuwe logo, dat rechts boven aan deze pagina staat, laten ontwikkelen. Dat is net als het LVP: lekker fris, eenvoudig en gericht op de kern van de zaak. Namens het bestuur wens ik u een goede zomervakantie!

Johan Hania



Johan Hania

Inleiding

Het LVP-bestuur kijkt terug op 2010, het jaar waarin een zelfstandige koers is ingeslagen. In de eerste drie bestaansjaren vanaf medio 2007 lag de focus vooral op inhoud vanuit de wens van een nieuw bestuur zich te willen bewijzen. Afgelopen jaar werd duidelijk dat gezamenlijk optrekken met de VEEON toch niet mogelijk bleek en werd de stap naar zelfstandigheid onder de vleugels van het CBRB gezet. Met een nieuwe stichting en een versterking van het bestuur constateren we dat 2010 een turbulent maar belangrijk jaar was dat veel energie heeft gekost. Toch was het een noodzakelijke stap naar volwassenheid van het LVP waarbij duidelijk een punt gezet is achter de vraag wie de belangenbehartiger is van verend Nederland.

In dit jaarverslag 2010 vindt u een overzicht op hoofdlijnen van de activiteiten die het bestuur het afgelopen jaar heeft uitgevoerd.

Bestuur

Het bestuur heeft in 2010 zes maal 's avonds vergaderd waarbij de verslaglegging ter kennisneming is gezonden naar CBRB en VEEON. Het bestuur vergadert in het veerkantoor van de Veer en Havendienst van de gemeente Gorinchem, de werkgever van voorzitter Johan Hania.

In het bestuur namen zitting:

Johan Hania, vanaf mei 2010 voorzitter namens de Overleggroep Veren van het CBRB, voorheen vicevoorzitter en penningmeester;

Ben Brouwer, tot mei 2010 voorzitter namens de VEEON, daarna penningmeester

Pieter de Boer, voormalig directeur Waterbus Connexion, eerst als adviseur en eind 2010 als lid

Willem Eerland, bestuurslid sinds eind 2010

Aan het bestuur zijn toegevoegd:

Lijdia de Groot, ingehuurd secretaris vanuit het CBRB

Rob Joosten, zelfstandig adviseur

Bij de vergaderingen is in navolging van 2009 begin 2010 nog eenmaal VEEON-secretaris John van den Akker als toehoorder aanwezig geweest.

Financiën

Het LVP kan voor haar werk rekenen op bijdragen van derden. Voor het derde achtereenvolgende jaar ontvingen we in 2010 een subsidie van de provincie Gelderland en dat kende voor het eerst navolging van de provincie Zuid-Holland. Dit als reactie op een schriftelijk subsidieverzoek uit 2009 aan het adres van alle provincies. Het bestuur is zeer ingenomen met de bijdragen van beide provincies.

De sponsors, met Swets/ODV uit Zwijndrecht als gewaardeerd hoofdsponsor, hebben het LVP in 2010 stevig ondersteund met hun bijdragen. Boveko is als nieuwe sponsor verwelkomd. Het LVP kon over 2010 op acht sponsors rekenen. In totaal beslaat de begroting van het LVP circa 30.000 euro waarbij het bestuur zich inspant om met dat bescheiden bedrag door haar inzet zoveel mogelijk resultaat te bereiken. Het financiële jaarverslag 2010 is voor geïnteresseerden via het secretariaat op te vragen.

Projecten 2010

Eind 2009 is het LVP in zee gegaan met Frans den Hartogh, student aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam. Hij zal een afstudeerscriptie schrijven die tevens dient als evaluatie van de inzet van het LVP en van de inzet van de tien miljoen euro aan rijkssubsidie aan de provincies van enkele jaren geleden.

Vanuit het bestuur wordt Frans intensief begeleid en hij studeert af in februari 2010. Op 19 april 2010 wordt het rapport "De verdiensten van veren" bij Damen Shipyards door SGP-Kamerlid Van der Staaij onder grote belangstelling in ontvangst genomen van de voorzitter.

Het LVP dringt er bij het ministerie van V&W op aan ook zelf de inzet dan rijkssubsidie te evalueren mede op basis van het LVP-rapport. De SP van Zuid-Holland heeft na overleg met het LVP het belang van veerdiensten onderkend en daar schriftelijke vragen over gesteld aan GS.

Met de studiebegeleider van Frans Den Hartogh vinden meerdere besprekingen plaats inzake het nieuwe onderwerp: De robuustheid en veerkracht van het wegennet in relatie tot een betere inzet van veren. Dit onderwerp dat is uitgewerkt in een probleemanalyse is in september bij Damen Shipyards besproken met de Overleggroep Veren.

Het LVP heeft advies gegeven aan de schrijfgroep veren tijdens een overleg met Verkeer en Waterstaat in Nijmegen inzake het reglement voor veren <12 personen. De meeste



Scheepsnieuwbouw & Reparatie

- overdekte nieuwbouw
- reparatie- en afbouwkades
- 2 schroevendokken
- machinale bewerking

Den Breejen Shipyard

Scheepswerf Inc. den Breejen b.v.
Havenstraat 7, Postbus 528,
3370 BA Hardinxveld-Giessendam
telefoon: 0184-676140, fax: 0184-676160
e: info@breejen-shipyard.nl
w: www.breejen-shipyard.nl

aanbevelingen zijn daarbij overgenomen.

Vier studenten hebben op verzoek van het LVP onderzoek in 2010 gedaan naar niet-vrijvarende veren. Aanleiding daarvoor was de in 2009 door het LVP hierover uitgebrachte probleemanalyse. Vanwege de kostbare en complexe oplossingsrichtingen belandt dit project voorlopig even in de ijskast.

Met sponsor BOVEKO worden de mogelijkheden nagegaan een gezamenlijke rechtsbijstandsverzekering voor de branche af te sluiten.

Contacten met overheden

Naar aanleiding van de afsluiting van de provinciale weg Schoonhoven is aandacht geschonken aan schade voor veerdiensten bij afsluitingen. Hiertoe is contact gezocht met de provincie Zuid-Holland en is in een brief aandacht voor dit probleem gevraagd.

De oevergemeenten zijn schriftelijk benaderd met een brief gezien de komende bezuinigingsronde met het verzoek niet te bezuinigen op de veren vanwege het belang daarvan. Elf gemeenten sturen een schriftelijke reactie retour.

Communicatie

Samenwerking branche

Net als in 2009 is het onderwerp samenwerking tussen CBRB, LVP en VEEON meermalen aan de orde in diverse bespreking met diverse partijen.

Toch bieden de besprekingen geen zicht op een betere samenwerking tussen beide partijen. In september 2010 is tijdens de tweede vergadering van de Overleggroep Veren gehouden bij Damen Shipyards de situatie rondom de VEEON besproken.

Willem Eerland en Pieter de Boer worden door de Overleggroep Veren in september 2010 voorgedragen als nieuwe bestuursleden voor het LVP.

Naar aanleiding van deze vergadering komt ook het onderwerp contributie op de agenda dat in 2011 zal worden uitgewerkt.

Nieuwsbulletin

In 2010 is het LVP-nieuwsbulletin, bedoeld om de leden te informeren, in de derde jaargang twee maal uitgebracht in de maanden september en december en via e-mail en post zo breed mogelijk verspreid onder oevergemeenten, exploitanten, pers, overheidsorganisaties e.d.

De website www.landelijkverenplatform.nl is diverse malen geactualiseerd. Blijkens de opgave van de provider is de site 9.660 maal bezocht.

Pers

De overhandiging van het rapport “De verdiensten van veerdiensten” in april 2010 is aanleiding voor diverse regionale en landelijke perspublicaties waarbij de problematiek van de veren goed naar voren komt.

Het bestuur van het LVP 2011

Op bijgaande foto staat het bestuur van het LVP aangevuld met secretaris en adviseur op de buitenste schutdeur van de Lingehavensluis te Gorinchem.

Sinds eind 2010 is het bestuur versterkt met Willem Eerland van het veer Schoonhoven en met Pieter de Boer, voormalig directeur Waterbus BV.



Het Bestuur van het LVP van links naar rechts:

Ben Brouwer, Johan Hania (voorzitter), Lijdia de Groot (secretaris), Rob Joosten (adviseur), Pieter de Boer, Willem Eerland.

Even terug in de tijd; een dure meerpaal

Uit de oude doos door Willem Eerland

In 1928 wordt de moderne motorpont "Schoonhoven 2", in de volksmond "de Kanarie", in gebruik genomen.



motorpont "Schoonhoven 2"

Begin oktober 1928, werd de eerste moderne motorpont "Schoonhoven" in gebruik genomen. De "Schoonhoven" werd gebouwd bij werf De Biesbosch te Dordrecht en was volgens gegevens van 1 april 1955 uitgerust met twee Deutzmotoren type SPMZ, 2 cil. 50 pk. De bouwsom bedroeg 54.000 gulden. Afmetingen 22x8.40x5.80x1.20 meter. Het laadvermogen was 43.750 kg. In de volksmond werd de 'Schoonhoven' al snel de 'Kanarie' genoemd. De nieuwe pont was aanmerkelijk zwaarder dan haar voorgangster en daarom moest de infrastructuur worden aangepast. Om haar ook tijdens een harde vloed precies op de stoep te laten landen, moest er een meerpaal verzet worden. Aan die paal werd de vloedkabel verbonden.

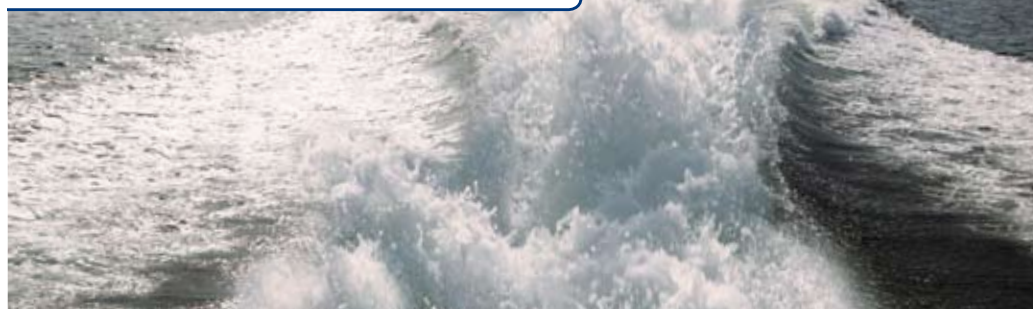
Het probleem leek al snel opgelost, alleen bleek de grond geen eigendom van de Gemeente Schoonhoven maar van

de Fa. Gebr. Brink, verffabrikant te Groot-Amers.

De Fa. Brink wilde niet verkopen maar eventueel wel ruilen. Omdat de Gemeente Schoonhoven niet anders kon werd, bij raadsbesluit van 2 december 1929, besloten akkoord te gaan met de eisen van de familie. Zij kregen in ruil 'het recht van vrijen overtocht over het gemeentever te Schoonhoven, aan na te noemen twaalf personen al dan niet met rijwiel, allen behorende tot de familie van de vennoten van de Fa. Gebr. Brink, zulks voor hun geheele leven'.

Het vrije vervoer heeft geduurd tot 1990 toen de gemeente de opvatting was toegedaan dat de verffabriek geen eigendom meer was van de Gebr. Brink of van één van de mensen uit de eerder genoemde lijst. Na enige correspondentie eindigde daarmee het verworven recht.

WAAR WATER WERKT, WERKT SWETSODV



SwetsODV is één van de belangrijkste spelers op de nautische flexibele arbeidsmarkt.



BEDIENING

BINNENVAART

VEREN

NAUTISCH BEHEER

T +31 (0) 88 6191234

www.swetsodv.com

SWETSODV
Nautisch specialisten aan het werk!

De 'Kanarie' werd in 1959 vervangen door de modernere 'Schoonhoven II'.

Zij werd, na een openbare inschrijving, verkocht voor de sloop aan de Fa. Simons te Hoogezand voor 15.500 gulden. Een saillant detail is dat in een personeelsblad van juli 1959 van de Fa. Simons een foto staat van de oude "Schoonhoven 2". Daarop is te zien dat zij gebruikt wordt als brug over het Winschoterdiep!



Witboek Transport en personenvervoer

Op 28 maart 2011 heeft de Europese Commissie het langverwachte Witboek Transport gepubliceerd. Dit Witboek bevat het Europese vervoersbeleid tot 2050, gericht op een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem.

Het vervoer van personen komt in het Witboek uitvoerig aan de orde.

Het recent uitgekomen Witboek bevat tien doelstellingen, die met veertig concrete genoemde maatregelen moeten worden bereikt. Een belangrijke doelstelling is de uitstoot (emissie) van de transportsector tegen 2050 met 60 procent te verminderen. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat beperking van de mobiliteit geen optie is.

Uit analyse van gegevens over vervoeremissies blijkt dat het vervoer van personen de grootste veroorzaker is.

Vooraf in het stedelijke personenvervoer liggen de grootste kansen voor andere mobiliteitsconcepten en emissieverlagende maatregelen, aldus het Witboek. Het is duidelijk dat personenvervoer over water op dit gebied een belangrijke rol kan spelen door de ontwikkeling van innovatieve vervoersconcepten en nieuwe (al dan niet snelle) veerverbindingen.

Een ander belangrijk aspect is infrastructuur. Ook hier kunnen veerdiensten een wezenlijke rol spelen. Zij vormen immers een belangrijke schakel in de (secundaire) weginfrastructuur. Daarmee dragen zij bij aan een beter mobiliteitsnetwerken bieden - doordat nodeloze "omrij-kilometers" voorkomen worden - bovendien een grote potentie voor emissiereductie.

Het economisch belang van de vrijetijds- c.q. toeristische industrie neemt toe en dat levert extra mobiliteit op. De passagiersvaart in dit segment – anders gezegd: waarbij het vervoer niet alleen het 'middel' maar ook het 'doel' is –

maakt gebruik van dezelfde nautische infrastructuur als de rest van de binnenvaart. Ze zal dan ook dezelfde faciliteiten moeten hebben.

Bij het reduceren van de vervoeremissies zet het Witboek onder meer in op technologische innovatie. In de passagiersvaart zijn reeds diverse initiatieven op dit gebied genomen (invoering brandstofcellen, gebruik van LNG, elektrische schepen). Door hun schaal lenen veel passagiersschepen zich goed voor dergelijke technologische innovaties, die vervolgens uitgerold kunnen worden naar de vrachtaart.

Eind 2010 is eindelijk de Europese verordening inzake "rechten voor reizigers" vastgesteld. Deze verordening voorziet in rechten voor reizigers op het gebied van informatievoorziening, in compensatie in geval van vertragingen of uitvallen van vervoersdiensten en in toegankelijkheid en assistentie voor reizigers met een beperkte mobiliteit. Deze verordening gaat alleen voor (grotere) veerdiensten (meer dan drie bemanningsleden) en hotelcruises gelden, niet voor "sightseeing and excursion cruises".

Het Witboek legt veel nadruk op deze passagiersrechten en op de kwaliteit, toegankelijkheid en betrouwbaarheid van vervoersdiensten. Voorts streeft het witboek naar verdere harmonisatie van de passagiersrechten in de verschillende vervoersmodaliteiten.

Fiets een rondje, pak het pontje

Richard van Oijen is schipper en eigenaar van de veerpont Rheden vanaf 2007. Al vanaf 1986 is dit veer eigendom van de familie. Vroeger waren er twee veren in de buurt, een autoveer en een voetveer. In 1972 is deze huidige veer in het vaart gekomen na het rechttrekken van de rivier de Gelderse IJssel en na de opheffing van de twee andere veren.

Het voet-fiets-veer vaart alleen in de zomermaanden. Bij het veer ligt een groot recreatiegebied met drie campings. En aan de andere kant het gebied de Veluwe met de Posbank als belangrijk toeristische gebied.

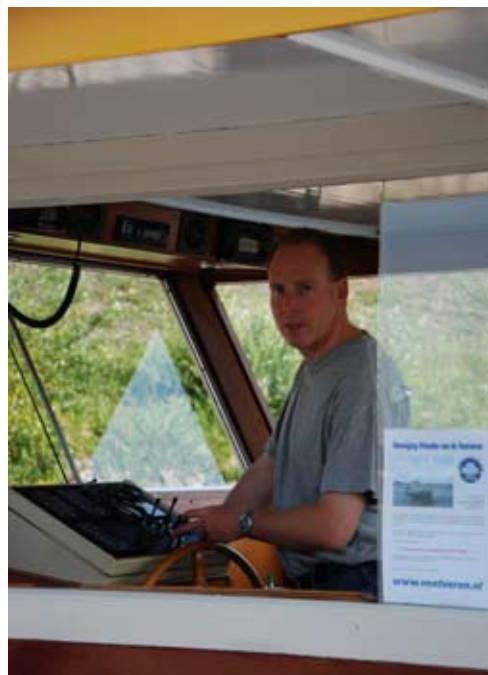
De gemeente van de beide oevers vinden dat het veer een belangrijke schakel is tussen de twee gebieden voor het toerisme. De laatste jaren zijn er in het gebied veel activiteiten om het toerisme te stimuleren. Dit is ook goed voor de bekendheid en het aantal overzettingen van het veer Rheden.

De meeste mensen, ± 95 procent, die de veerpont gebruiken zijn recreatieve fietsers, ± 5 procent is woon-werkverkeer. Per seizoen worden ongeveer 40.000 tot 50.000 personen overgezet, afhankelijk van het weer. Het aandeel fietsers wat overgezet wordt is ± 85 procent, de rest zijn brommers en voetgangers. De laatste jaren komen er steeds meer voet-fiets-veren in de vaart om toerisme te bevorderen.

De reden dat Veerdienst Rheden lid is van het CBRB / LVP is, omdat je samen groot kunt zijn naar de overheid toe om zaken beter voor elkaar te krijgen.

Foto's: Andrea Kempen

Kaart van Rheden



Richard van Oijen



Veer Rheden

Wijziging Binnenvaartregeling en consequenties veerdiensten

Op 1 januari 2011 is de Binnenvaartregeling op een aantal punten gewijzigd. De technische eisen voor veerponten, respectievelijk veerboten, komen ten gevolge van deze wijziging weer grotendeels overeen met de regelgeving die gold voor de invoering van de Binnenvaartwet in 2009. Deze eisen stonden in de Regeling veerponten, respectievelijk in bijlage V van het voormalige Binnenschepenbesluit.

Gebruikte motivatie bij de wijziging is dat de eisen die gesteld werden aan veerponten en veerboten, genoemd in de bijlagen 3.6 en 3.7 van de Binnenvaartregeling, aanvankelijk volledig ontleend waren aan de richtlijn 2006/87/EG. Deze eisen bleken, met name wat betreft de stabiliteitsberekening en de schottenindeling, lastiger te hanteren dan de voorheen geldende eisen.

Het LVP heeft aan het ministerie van Infrastructuur & Milieu duidelijk gemaakt blij te zijn met de wijziging van de Binnenvaartregeling per 1 januari 2011. Wel is geconstateerd dat de sector, door het tijdelijk aanhaken bij Europese regelgeving, onnodig op kosten is gejaagd. Ten minste 3 veerexploitanten hebben door deze keuze in die periode achteraf onnodige kosten moeten maken voor onder meer een ander lijnenplan, andere constructietekeningen en stabiliteitsboeken. De schade voor deze exploitanten alleen al is minimaal 200.000 euro. Het LVP heeft het Ministerie per brief om opheldering gevraagd over dit inconsistent gevoerde beleid.

- Maatwerk en serieproductie
- Technisch betrouwbaar
- Korte levertijden
- Degelijke ontwerpen
- Ontwikkeling in techniek
- Betrouwbare partner
- Klantgerichte benadering

DAMEN SHOALBUSTER 3009



STANDARD OF EXCELLENCE

DAMEN

MAATWERK IN SERIEBOUW

DAMEN SHIPYARDS HARDINXVELD

Lid van de DAMEN SHIPYARDS GROUP



Postbus 60
3370 AB Hardinxveld-Giessendam

telefoon 0184 61 30 88
fax 0184 61 77 93

info@damen-hardinxveld.nl
www.damenshipyardshardinxveld.nl

Fotowedstrijd: fotograveren

Het LVP heeft besloten om een fotowedstrijd in ieder Nieuwsbulletin te plaatsen met telkens een nieuw thema. Voor de eerste keer is het thema 'Veerdiensten & zomervakantie' gekozen, een onderwerp waar iedereen wel een plaatje van kan schieten in de komende maanden. Deze foto's kunnen tot oktober van dit jaar worden ingezonden naar:

info@landelijkverenplatform.nl

Alle ingezonden digitale foto's worden beoordeeld door

het bestuur en de selectie wordt gemaakt op basis van originaliteit.

In de volgende editie van ons Nieuwsbulletin zal de prijswinnaar en het nieuwe thema voor de volgende wedstrijd bekend worden gemaakt. Als prijs ontvangt de winnaar de ingezonden foto verwerkt in speciaal 3D perspex.

De gebruiksrechten van de foto's zijn van het LVP.

Doet u mee?



Foto: het veer naar het Vrijheidsbeeld in Manhattan (hier linkerzijde)

SCHRAVEN BV



**VERKOOP, INKOOP EN REPARATIE
VAN ROERPROPELLERS**

- SCHOTTEL
- JASTRAM
- AQUAMASTER
- HRP

Schraven BV
Looveer 4a
Postbus 21
6850 AA HUISSSEN
Tel. 026-3252328
Fax 026-3256263
www.schravenbv.com
e-mail: info@schravenbv.com

**SCHRAVEN MARITIEM BV,
VERKOOP EN INKOOP VAN**

- BEDRIJFSVAARTUIGEN
- PONTONS
- LIEREN
- MOTOREN
- GENERATOREN

verkoop / verhuur van
veerponten



Verwijderingsbijdrage op olie- en vethoudend afval



Nick Lurkin

Nick Lurkin is sinds 1 februari 2011, (junior) secretaris bij het CBRB. Hij houdt zich voornamelijk bezig met Arbo-zaken en Milieu, waaronder energiezuinige motoren, schonere brandstoffen, walstroom en ook met het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV of CDNI genoemd). Tevens is hij actief voor het LVP, samen met de secretaris van het LVP, Lijdia Pater - de Groot. Omdat het SAV één van de bekende thema's is voor Nick, zal hij hier Deel A van het SAV enigszins toelichten.

Scheepsafvalstoffenverdrag Deel A (olie- en vethoudend afval) <http://www.binnenvaart.nl/sav/>

Sinds 1 januari van dit jaar betaalt ook u als veerexploitant een verwijderingsbijdrage van € 7,50 per m³ gasolie ten behoeve van de financiering van de inzameling en verwijdering van afvalstoffen uit de machinekamer (o.a. bilgewater, afgewerkte olie, poetslappen etc. ten gevolg van de inwerkingtreding van het SAV. Het CBRB heeft de laatste maanden een ronde gedaan langs de overheden die betrokken zijn bij het SAV en bij binnenvaartondernemers in Europa om te inventariseren welke alternatieve financierings-methoden onderbouwd bij de overheden ingebracht zouden kunnen worden. Verder is er een grote enquête opgezet waar de ondernemers diverse gegevens hebben kunnen aanleveren. Dit heeft geresulteerd in een discussiedocument dat op 10 mei jl. internationaal besproken is in een werkgroep. De overheden van Luxemburg, België, Nederland, Duitsland, Zwitserland en Frankrijk hebben zwaar ingezet op een geautomatiseerd betalingssysteem dat gekoppeld is aan de brandstof. Mede gelet op het feit dat het Verdrag melding maakt dat er een koppeling moet zijn met o.a. brandstof, ligt het derhalve niet voor de hand dat een geheel ander systeem haalbaar zal zijn.

Dat er echter een stap gemaakt moet worden naar een systeem dat dichter bij het principe "de vervuiler betaalt" ligt, is voor het CBRB helder en dat is door de diverse delegaties inmiddels ook onderschreven.

Alternatieve methoden zoals uitgewerkt in het discussiedocument

1. Gedifferentieerde bijdrage met een jaarlijkse vaste vergoeding gebaseerd op de afvalproductie en een variabel deel gekoppeld aan de inkoop van gasolie.
2. Gedifferentieerde bijdrage met een jaarlijkse vaste vergoeding gebaseerd op totaal vermogen van de hoofdmotoren en een variabel deel gekoppeld aan de inkoop van gasolie.
3. Getrapte bijdrage gebaseerd op inkoop van gasolie, waarbij de hoogte van de bijdrage per kubieke meter afneemt naarmate men jaarlijks meer gasolie inkoop.
4. Opcenten op haven- en liggelden.
5. Een afvalverwijderingsbijdrage op de inkoop van smeerolie en -vet.
6. **Gedifferentieerde bijdrage met een jaarlijkse vaste vergoeding gebaseerd op een milieuzorgsysteem en een variabel deel gekoppeld aan de inkoop van gasolie.**

Van de zes alternatieve betalingsmethoden is alternatief 6 unaniem in aanmerking gekomen voor verdere uitwerking. Nu het CBRB het grondwerk verzet heeft en de keuze van één alternatief naar voren is gekomen zou het fijn zijn als de Nederlandse overheid, als trekker/rapporteur van specifiek dit dossier, het alternatief met het bedrijfsleven verder zou kunnen uitwerken.

Petitie tegen de verhoging van de € 7,50 verwijderingsbijdrage

Naast dit initiatief wil het CBRB gezamenlijk met Kantoor Binnenvaart voorkomen dat de huidige verwijderingsbijdrage überhaupt verhoogd wordt. In de media was enige tijd geleden te lezen dat een vertegenwoordiger van het ministerie van Infrastructuur en Milieu melding maakte van het feit dat de bijdrage verhoogd zou moeten worden om kostendekkend te functioneren.

Van een mogelijke verhoging van deze verwijderingsbijdrage kan in onze optiek geen sprake zijn totdat alle mogelijke alternatieven om het inzamelsysteem efficiënter te maken onderzocht zijn. Het bovengenoemde discussiestuk had ook de intentie om bij de overige delegatieleden een denkwijze te starten om het huidige systeem kosten efficiënter te maken. De petitie is te ondertekenen van 10 mei tot 15 juli 2011 en wij hopen dat we op uw steun mogen rekenen door de petitie op www.binnenvaart.nl/SAV te ondertekenen. Met uw ondertekening, kunnen wij een luidere stem laten klinken bij de overheid. Op deze website is tevens het discussiedocument te raadplegen. Inmiddels steunt ook de Vereniging van Waterbouwers dit initiatief en is de petitie ook door hun leden ondertekend.



De teller van de petitie staat inmiddels op ruim 500 ondertekeningen (waaronder slechts een paar veerexploitanten) en zal naar verwachting in augustus dit jaar aangeboden worden aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Wat betekent dit voor u als veerexploitant?

Vooraf veerdiensten hebben onderling afspraken gemaakt met gemeenten voor de inzameling van scheepsafvalstoffen (waaronder olie- en vethoudend afval). Bedenk wel dat u met de verwijderingsbijdrage van € 7,50 betaalt voor het ophalen en verwerken van olie- en vethoudend scheepsafval,

zoals oliemotoren, bilgewater, poetslappen, smeerolie etc. Afspraken die u maakt met de gemeente, waardoor u eventueel uw afval laat ophalen, kosten ook geld. U kunt daardoor dus dubbel betalen voor het scheepsafval. Om geld te besparen en het systeem (wat u betaalt door middel van de verwijderingsbijdrage) te gebruiken, kunt u ook het olie- en vethoudend afval laten ophalen door één van de bilgeboten.

Voor meer informatie kunt u kijken op: www.sabni.nl

Wijzigingen Scheepvaartreglementen treden definitief in werking

Hieronder een overzicht van een aantal veranderingen dat voor u van belang kan zijn

Op 25 mei 2011 is het tiende wijzigingsbesluit van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) in het Staatsblad gepubliceerd en de volgende dag in werking getreden. Dat geldt ook voor diverse wijzigingen in andere scheepvaartreglementen. Het betreft onder meer het Vaststellingsbesluit BPR, het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, het Scheepvaartreglement voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen en het Rijnvaartpolitiereglement.

<http://bit.ly/la2oco> <http://bit.ly/jfwtaT>

Ook van kracht geworden is de Wijziging van de Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitiereglement: <http://bit.ly/mb0WUz>

Belangrijkste veranderingen

Toepassingsgebied

- Het toepassingsgebied van het BPR bij de Waddeneilanden en de Westerschelde is aangepast. Het eiland Noorderhaaks valt nu onder het toepassingsgebied van het BPR. Op de Westerschelde is de westelijke begrenzing verlegd; het toepassingsgebied is nu gelijk aan de lijn van het toepassingsgebied van de Binnenvaartwet (Vaststellingsbesluit BPR).

Marifoon en AIS

- Op de scheepvaartwegen in beheer van het Rijk is toegestaan om onderling de Duitse taal te gebruiken. Alleen op scheepvaartwegen die in bijlage 11 van het BPR zijn

opgenomen, waar zowel binnen- als zeevaart voorkomt, is tevens Engels toegestaan.

- Veerponten op kleine doorgaande vaarwegen (klassen 0 & 1) zijn niet langer meer 'grote schepen'. Dit betekent dat voor deze veerponten geen marifoonplicht meer geldt.
- Kleine schepen (recreatievaart) uitgerust met een marifoon zijn verplicht deze uit te luisteren op kanaal 10 of het blokkanaal (het kanaal dat op de VHF-borden wordt aangegeven) (art. 4.05 BPR).
- Het inland AIS-apparaat wordt ingevoerd in de regeling; AIS is opgenomen als definitie. Het apparaat mag worden gebruikt volgens de regels die zijn opgesteld door de Centrale Rijnvaart Commissie (art. 1.01 en 4.07 BPR).

Bijzonder transport

- Drijvende inrichtingen hoeven niet meer altijd een vergunning voor bijzonder transport aan te vragen, maar alleen nog wanneer zij gevaar of hinder veroorzaken bij het transport (art. 1.21 BPR). De transporteur beoordeelt zelf of er sprake is van gevaar of hinder.
- Een ontheffing in verband met de afmetingen van een schip of samenstel is niet langer nodig als het schip of samenstel een vergunning voor bijzonder transport heeft (BPR 9.02). De afmetingen van het schip of samenstel worden meegenomen bij de beoordeling in het kader



Dag heerlijk eiland!

Even uitwaaien? Even een schelpenpadje horen knisperen onder uw fietswiel? Even het strandzand tussen uw tenen voelen? Even ergens een gezellig terrasje pakken? Kom dan naar Ameland of Schiermonnikoog. Met een boot van Wagenborg bent u er zo. Stap aan boord en ontdek het beste begin van een fijn dagje uit of een heerlijke vakantie! Meer informatie? Bel gerust even met Wagenborg Passagiersdiensten BV.

Bootsdienst Ameland
0519 - 546111 reserveringen
Bootsdienst Schiermonnikoog
0519 - 349050 reserveringen
Voor informatie:
0900 - 4554455 (€ 0,35 p/m)

 **WAGENBORG**
PASSAGIERSDIENSTEN B.V.

van de bijzonder-transportvergunning.

Lichten en geluidsseinen

- Handhavingdiensten, brandweer en erkende reddingsbrigades krijgen nu allemaal blauwe zwaailichten en mogen zo nodig overal hard varen (art. 1.24 en 3.27 BPR).
- Veerponten moeten het groene toplicht doven als ze buiten dienst zijn (art. 3.22 BPR).
- Het gebruik van spudpalen wordt gelijk gesteld aan ankeren. Dat heeft direct gevolg voor de te voeren dagen verlichtingstekens (art. 1.01 BPR).

Belading

- Vrachtschepen moeten een actuele stabiliteitsberekening aan boord hebben, inclusief de daarbij gebruikte bereke-

ningsmethode (art. 1.10 BPR).

- De regels voor het samen schutten van schepen met gevaarlijke stoffen aan boord worden verruimd: containerschepen met 2 kegels mogen zowel met elkaar schutten als met schepen met 1 kegel (art. 6.28 BPR).

Snelle motorboten

- Oefenen met snelle motorboten in verenigingsverband en deelnemen aan wedstrijden met snelle motorboten is toegestaan voor personen die de minimumleeftijd van 18 jaar nog niet hebben bereikt, mits zij ontheffing hebben van de bevoegde autoriteit.

De oplossing voor contant geld op de pont of veerkantoor

Bestuurslid Willem Eerland is zo enthousiast over zijn contante geldverwerking dat hij - uiteraard belangeloos - vertelt over de goede ervaringen hierin met geldvervoerder Brink's.

Bij alle bedrijven waar contant geld binnenkomt, is veiligheid van de mensen de eerste zorg, gevolgd door een goede afdracht van het geld.

Omdat in het verleden bij verschillende banken de service voor contant geld afnam, werd gekozen voor een geldophaaldienst. In het geval van de veerdienst Schoonhoven was dat Brink's. Zij stelden, in overleg met de veerdienst, een contract op naar behoefte van het bedrijf. Dat was een hele verbetering maar nog steeds was daar de zorg voor het contante geld.

Om dit verder te beschermen werd afgelopen jaar de CompuSafe aangebracht. Daartoe werden eisen gesteld op het gebied van de beveiliging van de ruimte waar de CompuSafe is opgesteld. De wijzigingen die zijn aangebracht, na het kosteloze advies van de veiligheidsadviseur van Brink's, hebben de veiligheid binnen het bedrijf aanzienlijk vergroot.

Hoe werkt de kluis? Belangrijk onderdeel van Brink's CompuSafe Service is de veilige, lokale opslag van bankbiljetten in een intelligente kluis. Wanneer de kassa te veel biljetten bevat, worden deze afgestort in de CompuSafe. Zo heeft bijvoorbeeld in Schoonhoven iedere veerman zijn eigen pasje. Op het moment dat de biljetten worden ingevoerd, zijn de inkomsten volledig verzekerd. Ook worden deze per veerman geregistreerd. Omdat alleen Brink's de CompuSafe kan openen, is de inhoud ervan niet alleen voor het personeel onbereikbaar, maar ook voor eventuele overvallers.

Brink's geldvervoer aan boord van veerdienst Schoonhoven

Zo wordt een veiliger omgeving voor de klanten en het personeel gecreëerd.

De CompuSafe controleert ingevoerde biljetten op echtheid en slaat de gegevens van de afstorting op.

Aan het einde van een kassadienst levert de CompuSafe een ontvangstbewijs waarop de hoeveelheden per afgestorte biljetsoort en per werknemer staan.

Deze gegevens worden ook centraal opgeslagen in de Brink's database en online toegankelijk gemaakt. Contant geld wordt veilig verwerkt en is snel beschikbaar.

Een groot deel van de consumenten op de pont gebruikt contant geld als betaalmiddel.

Voor de eigenaar van een veerdienst is dat een belangrijke bron van inkomsten. Maar tegelijkertijd levert het ontvangen van grote hoeveelheden contant geld knelpunten op. Op basis van de ervaringen kan Schoonhoven zeggen dat CompuSafe hiervoor een goede oplossing is.

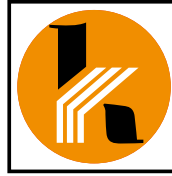
Binnen het Brink's CompuSafe Service concept zijn verschillende kluismodellen leverbaar. Er zijn verschillen ten aanzien van invoersnelheid en opslagcapaciteit. Zodoende is er voor elke behoefte een oplossing.

Indien u geïnteresseerd bent, kunt u contact opnemen met de heer Karst de Jong van Brink's. Zijn contactgegevens zijn: 0620 - 440 686, e-mail: karst.dejong@brinksinc.com.



Sponsors van LVP:

SWETSODV
Nautisch specialisten aan het werk!



BOVEKO
BEDRIJFSASSURANTIËN



Scheepswerf Grave b.v.



Scheepswerf Grave B.V.
Maaskade 28
Postbus 52
5360 AB Grave
Tel: 0486-472 464
Fax: 0486-475 988
Email: info@scheepswerfgrave.com

 **Den Breejen**
Shipyard

DAMEN

DAMEN SHIPYARDS HARDINXVELD



Colofon:

Nieuwsbulletin LVP is een uitgave van het Landelijk Veren Platform.

Secretaris: mevrouw L.M.E. Pater - de Groot, Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam

Tel.nr.: 010 - 798 98 00, e-mail: info@landelijkverenplatform.nl of l.de.groot@binnenvaart.nl

Ook voor advertenties en tarieven kunt u contact opnemen met mevrouw Pater - de Groot.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend. Het bulletin is met de grootste zorg samengesteld; maar voor fouten e.d. kunnen wij niet aansprakelijk worden gesteld.

Overname van (delen) van artikelen mag met bronvermelding. Het nieuwsbulletin is tevens te downloaden op de website van het LVP: www.landelijkverenplatform.nl.