Strasbourger Rockpalace Presents
200 Years Horror Party
CCR
CCR
CCR
©LeNave

Inhoud Nieuwsbrief december 2012

Voorwoord
Naar Brussel
Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt
Voorstel van aanpak crisis
Ontwikkelingen en stand van zaken overgangsbepalingen
Minister Schultz
Pakket voor de heer van der Werf
Europese Commissie
CCR Vooroverleg
CCR
AIS
Rode gasolie
Enquête binnenvaartvervoersmarkt
Aanmeldingformulier lid
Aanmeldingsformulier donateur

Uitnodiging ASV Nieuwjaarsborrel (Middenblad)

Voorwoord

DE BINNENVAART SOAP

Het feit dat de nieuwbouwers aan de beurt zijn om actie te gaan voeren, omdat ze een puinhoop van de binnenvaart hebben gemaakt, totaal niet bezig zijn met het algemeen belang en enkel naar eigen egocentrisch belang kijken is een feit. Als ze al in staat zijn zelf hun schip rendabel te exploiteren lijken ze de rest uit te lachen en te denken dat de rest van de schippers dombo's zijn. En dan denk ik: als er morgens iets groots stuk gaat wat dan? Als morgen de telefoon gaat met de mededeling dat het contract financieel naar beneden moet wat dan? Als je ziek word wat dan? En als de crisis nog 5 of 10 jaar duurt wat dan? En als na de crisis blijkt dat je spullen versleten zijn wat dan? Natuurlijk is er een enkeling waar dit niet voor telt en is er ook een groep zo lam geslagen door de marktsituatie en eigen positie, je zal maar echt geloofd hebben in de vrije markt!

Steeds vraag ik mij af waarom de binnenvaart zo gemangeld word, waar wil men naar toe? Alleen grote schepen? Geen particulieren maar alleen nog rederijen (terwijl een ieder weet dat dit duurder is) Dit alles tja voor een makkelijkere aansturing van een paar grote bazen die de binnenvaart gaat bezitten? Of hebben ze nu wat ze wilden voor Nederland distributieland? Goedkoop nog goedkoper het aller aller goedkoopst vervoer aller tijden. Ik weet het niet maar ik zie veel mensen die onder druk staan heel hard werken om net (met geluk) de boel te kunnen betalen.

Men wil eenheid en ik denk zomaar dat ze niet op de samenwerking met la Glissoire en Ons recht zaten te wachten, stel je voor dat het wel lukt om zo met schippers uit alle landen en hun bond, een weg in te slaan die nog niet eerder vertoond is namelijk samen werkende schippers die zonder bobo's knokken voor een betere binnenvaart, de financiële uitbuiting van de schippers, samen knokken tegen de CCR, wat zou dat mooi zijn!
En of dat het ooit iets oplevert? Wie gaat het zeggen maar niks doen eindigt in einde particuliere binnenvaart?

In Europa zijn steeds meer mensen die tegen Europa zijn, maar het systeem werkt vanuit Europa, werken we als schippers samen uit alle landen is dat heel Europees, en maken we meer indruk? Als de samenwerking een succes met navolging blijkt wat zouden we er mee kunnen doen? Je zou een enquête per mail naar alle schippers in de uni kunnen sturen en naar meningen vragen, en schippers zo in beeld brengen over de vraag hoe nu verder. Heel democratisch.
Je zou een lijn open kunnen gooien om dingen te bespreken, zoals de denktank lijn waardoor schippers veel beter geïnformeerd zijn die nu pas achteraf in de krant lezen wat er over hen beslist is en een stuk minder machteloos voelen omdat je dan op tijd iets er tegen kan doen al stuurt een ieder een brief naar de heren van de CCR, als hij er 4000 binnen krijgt heeft dat toch invloed.
Je kunt met een brede achterban zelf mensen als de banken of de CCR mannen uitnodigen voor een gesprek met de schippers waar ze zoals ze zelf doen voorkomen zo hard voor werken.
Politieke partijen werken ook samen Europees gezien, ze zoeken natuurlijk hun gelijk gestemde op en werken daar waar mogelijk samen maar zullen onafhankelijk van elkaar bepalen hoe ze staan in een onderwerp op landelijk niveau en kunnen zo tot een verschillend standpunt komen waar ruimte voor is.

Ieder systeem waar schippers voor kiezen zal voor en nadelen kennen, maar zowel de toerbeurt als de vrije markt zijn systemen die half werken. De toerbeurt werd uitgehold en de vrije markt is niet vrij omdat er schepen varen die andere spelregels hebben gekregen als zijnde geen rente en of aflossing betalen en uitkeringen die gegeven worden, meer geld kunnen lenen door staatsgarantie waardoor er groter en duurder gekocht is en ik ben vast nog wat vergeten. Ieder systeem moet bewaakt gaan worden want er zullen altijd mensen zijn die de grijze randen opzoeken voor eigen gewin, al gaat dit ten kosten van de rest.

Ik ben er voor dat de ASV samen werkt met de bonden uit andere landen met name die ook door schippers bestuurd worden omdat er dan toch een andere invalshoek is, geen stiekeme andere belangen dan wat goed is voor schippers, heel veel zaken zoals CCR blijkt de ASV in zijn eentje staat te knokken tegen deze onzinnige stortvloed van regelgeving en langzaam drinkt het besef door dat als er niets verandert er straks schokkend veel schepen gesloopt gaan worden en we een eenzijdige markt over houden van de grote nieuwbouw schepen.
Dan is in Nederland de ASV de enige bond die zich bezig houd met de financiële positie van de schipper heel vreemd hoe de BBU zich hier voor afsluit, terwijl de problemen groeien voor de

schippers en geen salaris lijken te mogen verdienen, onder de kostprijs moeten werken en roofbouw op zichzelf en hun schip plegen!

Er zijn 'hoog' opgeleide mensen die het dan over oude meuk hebben, en ik varend op een schip van 1956 zal even voorbij deze belediging gaan, beseft mevrouw Jorritsma en velen met haar dat een groot schip niet rendabel te exploiteren valt in deze crisis en eigenlijk failliet zijn maar van de bank de vrachtprijzen verder naar beneden mogen helpen? Dat deze schepen niet overal kunnen komen, eigenlijk op veel plekken niet! Dat die oude schepen zich al lang bewezen hebben en zelfs nu in deze crisis, zijn het deze schepen die 'nog' niet een grote nood heeft op het gebied van rente aflossing. Ook kunnen oude schepen goed onderhouden zijn en zelfs kan daar een nieuwe motor in staan om maar eens iets te noemen. En bij welke leeftijd van een schip spreekt men over oud? Nieuw? Hoe lang blijft nieuwbouw nieuw, de CCR weet ook hen te vinden want zij zijn druk doende zichzelf te overtreffen met mooie woorden als veiligheid milieu en duurzaamheid. Het hoeft allemaal niet wetenschappelijk bewezen, wat een mooie baan betaald zeker een stuk beter als schipper zijn? Met enkel een koffertje waar in geïnvesteerd hoeft te worden.

Dank aan de ASV Bestuur voor de ongelofelijke inzet, motivatie en kennis van zaken, aan jullie zal het niet liggen, maken deuren open, schudden mensen wakker en of het wat gaat opleveren? We gaan het zien in misschien wel een cruciaal 2013!

Esther Lubbers

Welkom op 12 januari!

Hierbij wil de ASV u van harte uitnodigen om samen afscheid te nemen van het enerverende jaar 2012 en het glas te heffen op het verwachtingsvolle jaar 2013.
U bent vanaf 14.00 uur van harte welkom op het Luxe Motorschip MEDIO.
Te vinden in de Belcrumhaven te Breda.

Adres: Veilingkade 24
4815 HC Breda

Om ongeveer 17.00 uur verwachten wij de Nieuwjaarsborrel af te sluiten.

Om goed voorbereid te zijn willen wij graag weten of u aanwezig zult zijn,
en met welk aantal personen u de feestvreugde zult verhogen.

Wij verheugen ons op een fijne middag waar we ongedwongen bij kunnen praten
onder het genot van...

Tot 12 januari!
Namens het bestuur en denktank van de ASV
Willem Stam

Mailadres: willemstam90@gmail.com
Telefoonnr: +31 653 320 780

Naar Brussel

Dat valt niet mee….om op tijd te zijn voor een persconferentie met aansluitend kranslegging als je al om 09.00 uur in Brussel moet zijn. Daar was namelijk de op hande zijnde teraardebestelling van de binnenvaart. Zou dat de reden zijn dat zo weinig Nederlandse schippers aan de oproep van ONS RECHT gehoor hadden gegeven om te protesteren tegen de teloorgang van de binnenvaart? Of is er toch vanuit de Nederlandse collega's niet zo'n boosheid tegenover de banken die het keer op keer af laten weten als er over de binnenvaart gesproken moet worden. Is het misschien de angst voor de boze Belgische buren, of durft men niet omdat men bang is door de eigen bank terug gefloten te worden. Of…is men misschien zo apathisch geworden dat men zich overal van afgekeerd heeft? Er werd volop gespeculeerd over de reden van hun afwezigheid. In ieder geval bleek het een gemiste kans om erbij te zijn nu de binnenvaart zich grensoverschrijdend laat horen over de oorzaak en gevolgen van de crisis. Ook de pers was in beperkte mate op komen dagen, het valt kennelijk niet mee de ernst van de zaak door te laten dringen. Maar misschien heeft deze actie daar toch in zekere mate aan bijgedragen

Want het is opmerkelijk dat er in zo'n korte tijd zoveel eenheid is in de wensen en verlangens van de schippers verbonden aan bonden uit de drie verschillende landen. Hierbij is de basis dat er in ieder geval draagvlak moet zijn voor datgene wat aan de beleidsmakers gevraagd wordt. Zowel ONS RECHT als de ASV hebben enquêtes (zie ook de ASV site) gemaakt om bij hun achterban constant te peilen of ze nog wel op de goede weg zijn, volgens de schippers.

Naast La Glissoire, ONS RECHT en ASV nam de jurist den Decker namens de federatie (overige Belgische bonden) deel aan de persconferentie. Waarbij hij duidelijk maakte dat deze sector kapot gemaakt wordt en dat dat een probleem is voor de hele maatschappij.
Nieuw aan deze bijeenkomst was de nadruk die er gelegd werd op de invloed die de CCR regels op de bedreiging van het voortbestaan van de bestaande binnenvaart zal hebben, inmiddels onderbouwd door " op Koers" van de RABO bank. Duidelijk werd dat de Belgische en Franse schippers nauwelijks een idee hebben wat er speelt op dit gebied. Na enige uitleg en voorbeelden werd dat al duidelijker en dat zorgde ervoor dat de onrust nog toenam, hoewel men duidelijk maar niet kon geloven dat dit echt allemaal op hen afkomt.

De organisatoren hebben het als hun plicht gezien duidelijk te maken dat schippers niet tegen elkaar moeten strijden, maar tegen foutief beleid. De vragen vanuit de zaal wezen ook in die richting. " Hoe gaat het als je zorgt voor een verbod voor vervoer onder kostprijs, vroeg men, als de vrachtwagen het voor minder gaat vervoeren?" . Het antwoord dat bonden daarbij refereren aan het witboek vervoer, waarbij voorgesteld wordt de maatschappelijke kosten door te berekenen aan de betreffende vervoersmodaliteit, kon op steun uit de zaal rekenen. Ook het uitgangspunt dat het verbod om onder kostprijs te vervoeren voor alle vervoersmodaliteiten zou moeten gelden werd positief ontvangen..
Ondertussen hadden de schippers zich ook buiten verzameld voor de kranslegging: de teraardebestelling van de binnenvaart. ONS RECHT had voor mooie hesjes gezorgd, er waren spandoeken met pakkende teksten en de vlaggen van de diverse bonden werden door de verschillende schippers hooggehouden. De ASV vlag door de Fransen, de vlag van ONS RECHT door Nederlanders, Belgen de vlag van la Glissoire, hoeveel verbroedering kan er plaatsvinden in zo'n korte tijd?

En zo, in een goede stemming wilde men de eisen aanbieden aan de gedelegeerde. Er was tenslotte die dag een bijeenkomst over de binnenvaart samen met de CCR en de Europese commissie gepland. Niemand voelde zich echter genoodzaakt de schippers te woord te staan. Totdat…een aardige dame die er echter niet over ging kwam vertellen dat haar portefeuille milieu is….de eisen wel door wilde geven maar zichzelf nog niet met de rouwkrans achter op de fiets naar huis zag fietsen. Dat begrepen de aanwezige schippers wel. Wat ze niet begrepen is dat ze doodleuk wederom genegeerd werden, niet de moeite waard bevonden om te woord te staan. En zo werd langzaamaan, de sfeer die toch zo vriendelijk begon steeds meer gespannen. Wat moet je doen voor men naar je wil luisteren? De toon werd harder, er werd vuurwerk afgeschoten, aan hekken werd gemorreld. Men besloot niet weg te gaan voor men de schippers gehoord had. Uiteindelijk werd gezegd dat degene die ons te woord zou staan in het buitenland verbleef. Maar, er zou telefonisch contact opgenomen worden en er zou op zeer korte termijn een afspraak gemaakt worden voor een gesprek. Schippers besloten hiermee akkoord te gaan. Vlak daarna hoorde men dat men toch wel " zeer geschokt was door de rouwkrans", en opeens is ook dat gesprek weer twijfelachtig. Het is toch wel treurig dat men maar niet

lijkt te kunnen begrijpen hoe hoog de nood is als men werk, inkomen, woning en pensioen aan het verliezen is, maar dat je dan wel zo geschokt kan raken over een rouwkrans. Het geeft wel aan in welke verschillende werelden de hoofdrolspelers leven…..,

Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt

Aan : De ministers van Economische zaken Landbouw & Innovatie (EL&I) en Infrastructuur en Milieu (IenM).

Onderwerp : Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt.

Rotterdam 13-10-2012.

Geachte heer/mevrouw,

Het zal u niet ontgaan zijn dat er al enige jaren sprake is van een economische crisis in de binnenvaart. Door middel van deze brief wil de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) u op de hoogte stellen van de oorzaken en eventuele oplossingen, specifiek gericht op de handelswijze en het beleid van banken en overheid.

Inmiddels kunnen we zeggen dat deze situatie een bedreiging vormt voor de continuïteit van de Europese particuliere binnenvaart. Dat dit een grensoverschrijdend probleem is dat in alle betreffende landen een gezamenlijke aanpak vereist bewijst het feit dat een soortgelijke brief ook is verzonden door de collega schippersorganisaties Ons Recht/ Notre Droit (Vlaamse en Waalse schippers) en La Glissoire (Franse schippers). Omdat met name Nederland een grote speler in deze markt is en een groot binnenvaartbelang heeft, is juist Nederland het land wat hier onmiddellijk actie in zou moeten ondernemen.

liberalisering in de binnenvaart.
De Richtlijn 96/75/EG, van de Europese Commissie, heeft de Europese binnenvaart," een grotere commerciële flexibiliteit en een systeem van vrijheid van bevrachting en prijsvorming van vervoer te bereiken" opgelegd. Dit vertaalde zich per 1 januari 2000 in de volledige liberalisering van de rivierbevrachting in alle lidstaten. Het doel van deze richtlijn was "het bewerkstelligen van een meer gedreven ontwikkeling door, en een beter gebruik van de mogelijkheden van de binnenvaart met name door verbetering van het concurrentievermogen", in algemeen belang.

De gevolgen van de liberalisering: gebrek aan markttransparantie, en onevenredige verdeling van de marktmacht.
Het eerste resultaat was het ontnemen van elk zicht op de verdeling van de lading en de betaalde tarieven aan de particuliere binnenvaart. Hierdoor is de markt ondoorzichtig geworden en werd zowel de vraagkant (bedrijven die vracht willen laten vervoeren) als de aanbodkant (de schippers) afhankelijk van een bevrachter om te weten hoeveel vraag en aanbod er is in de markt. Dit heeft geresulteerd in een onmiddellijke prijsdaling van zo'n 30% tot, voor sommige delen van de sector, ver beneden de kostprijs van het vervoer. Dit werd al geconstateerd in de zogenaamde "goede tijd" zie het rapport" een goede toekomst voor het kleine schip" van Buck consultants uit 2008.

Schaalvergroting in de binnenvaart.
In de periode 2006-2010 heeft er in de Europese binnenvaartvloot een schaalvergroting plaatsgevonden. Mede door een stimulans van overheden, in de vorm van bijvoorbeeld staatsgaranties zijn er veel schepen met zeer groot laadvermogen (2.000 tot 5.000 ton) en zeer hoge aanschafkosten aan de vloot toegevoegd. De geringe controle op de gang van zaken zorgde ervoor dat schepen gebouwd voor lage bouwkosten verkocht werden voor relatief hoge aanschafkosten. Deze extra winst voor tussenhandelaren heeft speculatie en ongebreidelde groei in de hand gewerkt. De Nederlandse vloot is hierin de koploper geweest en bijna de helft van de totale Europese binnenvaartvloot vaart onder Nederlandse vlag. Waren er in 2008 zo'n 300 schepen groter dan 1.500 ton in de Nederlandse binnenvaartvloot, in 2011 waren dat er zo'n 900. Maar de vraag naar tonnage steeg zeker niet in deze mate mee.

De gevolgen van de schaalvergroting in de binnenvaart: structurele overcapaciteit
Het gevolg van het hierboven beschreven beleid was een ongecontroleerde nieuwbouwgolf en schaalvergroting, wat resulteerde in een structurele overcapaciteit en daardoor zeer lage tarieven, wat nog eens werd versterkt door de terugval in de vervoersvraag in 2008/2009. De nieuwbouwgolf en schaalvergroting hebben niet alleen effect op exploitanten van grote schepen gehad. Door het

verdringingseffect moeten ook exploitanten van kleine schepen lagere tarieven accepteren die hen ook in een precaire financiële situatie heeft gebracht.

Vloot kleine schepen verdwijnt, eigenaar groot schip is lijfeigene van de bank.
Vanaf 2005 hebben de binnenvaartsector en de banken grote investeringen gedaan om de vloot van binnenvaartschepen te moderniseren. Veel nieuw gebouwde grote schepen zijn met minimale eigen middelen van exploitanten in de vaart gebracht. Aan de andere kant zijn veel kleine schepen gesloopt of omgebouwd tot woonschip. Banken hebben onvoldoende rekening gehouden met de financiële haalbaarheid van, en de vraag vanuit de ladingmarkt naar, nieuwbouwschepen. Door de vele nieuwbouwprojecten is tot eind 2008 de waarde van schepen explosief gestegen en vervolgens sterk gedaald. Momenteel zitten we in een volgende situatie: een overgefinancierde ondernemer met een nieuw schip die niet aan zijn verplichtingen kan voldoen, krijgt toestemming van de bank of wordt zelfs verplicht om door te blijven werken tegen elke prijs en iedere voorwaarde. Maar aan de exploitant van een kleiner en ouder schip wordt door dezelfde bank een financiële lening geweigerd voor werkzaamheden die nodig zijn voor de verdere uitvoering van de bedrijfsvoering, ook al is de lening bescheiden en in de exploitatie haalbaar. Leuke filmpjes ten spijt over hoe de binnenvaart ooit weer booming business zou kunnen worden, is dat de harde realiteit.

Bancaire regelingen en beleid van de overheid verstoren de marktwerking.
Hieruit blijkt dat zekere bancaire regelingen de mededinging vervalsen, doordat de exploitanten van de meest moderne en efficiënte schepen niet de werkelijke financieringskosten hoeven door te berekenen, omdat ze zijn vrijgesteld van terugbetaling sinds 2008/2009.

Aanmelden van de crisis in de binnenvaart
De ASV is van mening, gezien het gevoerde beleid en handelswijze van banken en overheid, dat er in de binnenvaart sprake is van een ernstige verstoring van de markt.
In haar begin dit jaar verschenen sectorvisie maakt het ING economisch bureau melding van "de combinatie van buitensporige risico's door binnenvaartondernemers en een beperkte onderhandelingsmacht ten opzichte van ladingaanbieders" en is van mening dat "de Staat reden zou hebben om in te grijpen, bijvoorbeeld door de invoering van een bodemprijs, een maatregel echter in strijd met de tijdgeest en Europese regelgeving". Dit en de conclusies uit het rapport ‘Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart’ (uitgevoerd in opdracht van het Transitiecomité), geeft de noodzaak aan om een aantal regels van de “vrije markt”, die de binnenvaartsector verzwakken, te herzien. De voorspellende woorden van de toenmalige Europese Commissaris van transport Dhr. Karel van Miert dat een totaal geliberaliseerde vervoersmarkt zal uitmonden in moderne slavernij zijn inmiddels bewaarheid.

Op vragen van onze Belgische collega's om passende maatregelen te nemen t.a.v. de Richtlijn 96/75/EG, ontving men onlangs een brief van Simm Kallas, vicepresident van de Europese Commissie, waarin hij zijn belangstelling in de vragen aangeeft, maar stelt, dat "De richtlijn bepaalt dat het verzoek om de toepassing van passende maatregelen dient te geschieden door een lidstaat. Maar dat tot nu toe geen verzoek daartoe is verzonden naar de Commissie …”

Wij vragen u dus nogmaals met klem, om te overwegen een verzoek hiertoe in te dienen zodat het zal worden behandeld met de hoogste spoed en aandacht: De particuliere binnenvaart is in grote moeilijkheden. Dit geldt voor de hele Europese vloot, en via de voorwaarden van het economisch liberalisme, overheersend in de transportsector, zijn we op korte termijn steeds verder op weg naar nog meer moeilijkheden en faillissementen zijn onafwendbaar (met het daarbij horende persoonlijke leed). Echter, zoals het verdrag van Rome al constateerde, een faillissement in de binnenvaart haalt geen speler uit de markt, het schip verdwijnt niet van de markt, het is slechts een voortzetting van een niet-werkend mechanisme. Gezien het voorgaande vragen wij om het nemen van een aantal maatregelen.

Wij verzoeken u, de ministers van EL&I en IenM, om deze vaststelling van de structurele crisis in de binnenvaart in het kader van richtlijn 96/75/EG aan te melden en dienaangaande, c.q. daarenboven de Europese Commissie te vragen :

1)Een einde te maken aan de concurrentieverstorende praktijken die strijdig zijn met artikel 87 van het Verdrag van Rome:

Citaat:
"Tenzij anders bepaald in dit Verdrag, zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voor zover deze steun het handelsverkeer betreft tussen de lidstaten, steunmaatregelen van de staten of met staatsmiddelen bekostigd, in welke vorm dan ook, die de concurrentie vervalsen of dreigen te vervalsen door bevoordeling van bepaalde ondernemingen of bepaalde producten".

Zie ook: http://www.europarl.europa.eu/factsheets/3_3_3_nl.htm, waarin onder 3a: "Voor vervoer en landbouw geldt een bijzondere juridische regeling waarbij de artikelen 87 t/m 89 en ad-hoc bepalingen een rol spelen (*hoofdstukken 4.1. en 4.5.)"

2) Uit hoofde van artikel 7 van de Richtlijn 96/75/EG passende maatregelen in te stellen, onder andere :

Maatregelen gericht op de markt.

- Het middels nader te bepalen maatregelen opheffen of (evt. regulerend) buiten actief bedrijf stellen van de bestaande overcapaciteit
- Het voorkomen van nieuwe, niet gefundeerde toevoeging van nieuwbouwtonnage.
- Het invoeren van een vorm van markttransparantie, waarbij korte termijn inzicht wordt geboden in de marktsituatie en prijsontwikkeling.
- Het invoeren van een vorm van marktordening met een kostprijs-gerelateerde benedengrens, zoals al gesuggereerd in het rapport van de ING over de binnenvaart (herstelpad binnenvaart loopt vertraging op).

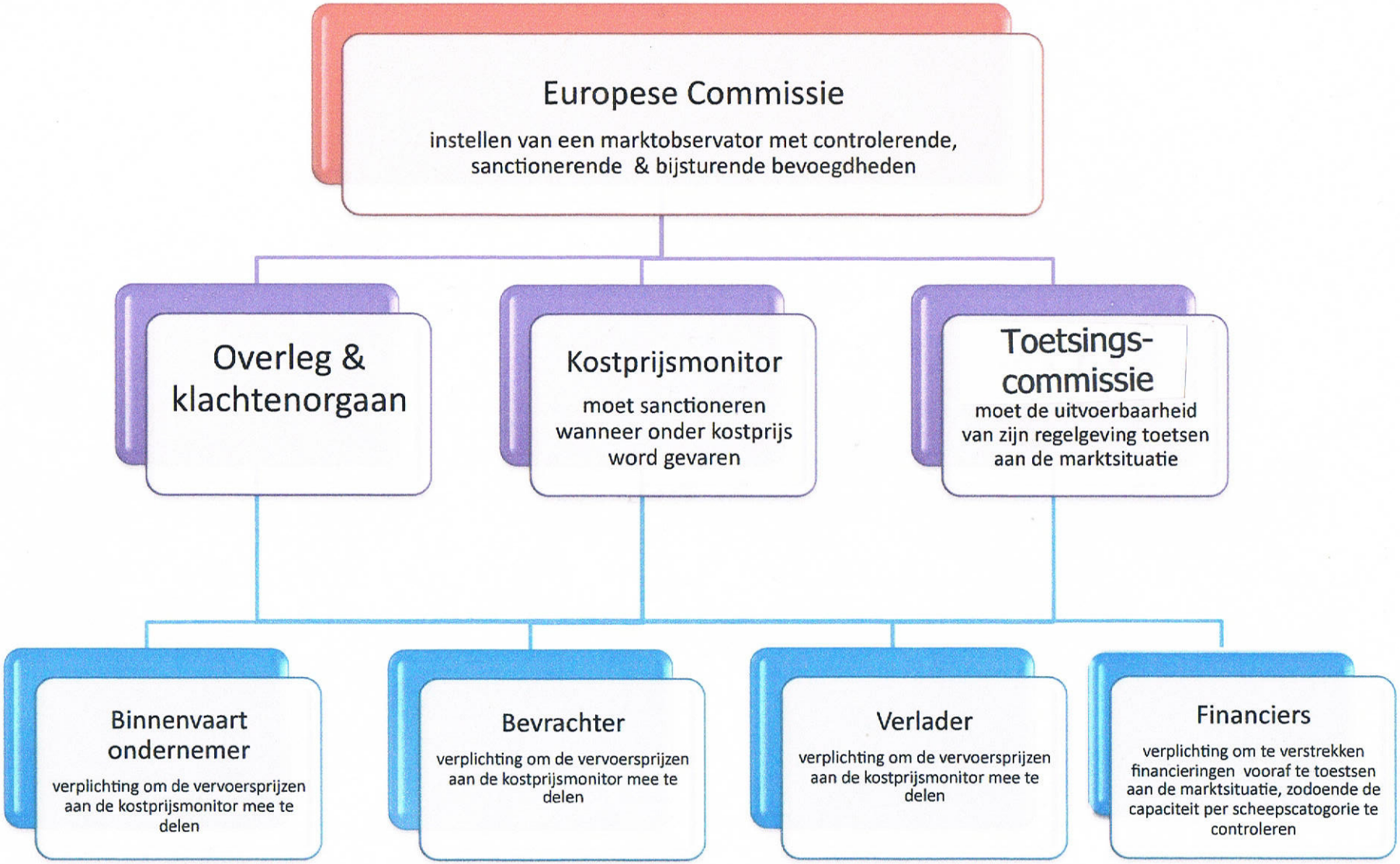
Maatregelen gericht op de bankensector (op grond van art. 87 van het Verdrag)

- Een maximum stellen aan de periode dat het bankwezen aflossingen op leningen kan opschorten,
- Het opleggen van regels aan banken voor scheepsfinancieringen omtrent voorkoming van overfinanciering.
- Het opleggen van regels aan banken met betrekking tot het rekenschap afleggen over hun gedrag wat betreft hun zorgplicht en verantwoording richting de sector.
- Het opleggen van de verplichting aan banken (onder voorwaarden) om kredieten te verlenen aan (kleinere) binnenvaartondernemingen voor noodzakelijke investeringen/reparaties.
- Het opleggen van criteria aan banken voor de wijze waarop omgegaan wordt met eventuele toevoeging van nieuwe capaciteit aan de binnenvaartvloot, alsmede voor de monitoring van de vloot.

Maatregelen voor een stabiele toekomst voor de binnenvaart
Er dienen instrumenten in het leven geroepen te worden waardoor binnenvaartondernemingen ook na de crisis op een fatsoenlijke manier kunnen voortbestaan.

Specifiek: maatregelen die met name gericht zijn op het garanderen van minimaal kostendekkende tarieven voor de vervoerders en het toepassen van gemeenschappelijke Europese regels inzake fiscale en sociale omstandigheden in de vervoerssector. Hierbij denken we aan het instellen, toepassen en handhaven van kostprijswetgeving die vervoeren tegen maatschappelijk onverantwoorde vergoedingen onmogelijk maakt. Voorts willen wij graag dat de aanbevelingen gedaan door de Europese commissie in het witboek vervoer ter harte genomen worden en men werkelijk kiest voor verplaatsing van vervoer over de weg naar vervoer over water.

Getekend,
Het ASV-bestuur.


Europese Commissie
instellen van een marktobservator met controlerende, sanctionerende & bijsturende bevoegdheden
Overleg & klachtenorgaan
Kostprijsmonitor
moet sanctioneren wanneer onder kostprijs word gevaren
Toetsings-commissie
moet de uitvoerbaarheid van zijn regelgeving toetsen aan de marktsituatie
Binnenvaart ondernemer
verplichting om de vervoersprijzen aan de kostprijsmonitor mee te delen
Bevrachter
verplichting om de vervoersprijzen aan de kostprijsmonitor mee te delen
Verlader
verplichting om de vervoersprijzen aan de kostprijsmonitor mee te delen
Financiers
verplichting om te verstrekken financieringen vooraf te toestsen aan de marktsituatie, zodoende de capaciteit per scheepscatogorie te controleren

Voorstel aanpak crisis in de binnenvaart

Mogelijke Maatregelen gericht op de markt.

- Het middels nader te bepalen maatregelen opheffen of (evt. regulerend) buiten actief bedrijf stellen van de bestaande overcapaciteit (dit kost echter veel geld en is geen structurele oplossing zonder flankerende maatregelen. Er is geen draagvlak om dit door de schippers te laten betalen)
- Het voorkomen van nieuwe, niet gefundeerde toevoeging van nieuwbouwtonnage.
- Het invoeren van een vorm van markttransparantie, waarbij korte termijn inzicht wordt geboden in de marktsituatie en prijsontwikkeling.(verderop nader uitgewerkt)
- Het uitvoeren van een verbod om onder de kostprijs te vervoeren, zoals al gesuggereerd in het rapport van de ING over de binnenvaart (herstelpad binnenvaart loopt vertraging op).

<u>Uitwerking voorstel marktobservator:</u>

Een uitwerking van de combinatie van de laatste twee punten leidt tot een diagram (bijgevoegd) waarbij uitgegaan wordt van

De oprichting van een (Europese) observator voor de vrachtprijzen

Doel:
Dit zal een beter evenwicht creëren van marktmacht tussen vraag- en aanbodzijde, omdat de spelers op de vrije markt meer gelijkwaardige kennis hebben over de situatie in de markt. Daarbij zou de afhankelijke rol van de vervoerder ingewisseld worden voor die van een meer volwaardige speler op de markt. Het hanteren van regelgeving die ervoor zorg draagt dat er niet meer onder kostprijs vervoerd mag worden zal rust in de markt geven, en in ieder geval een " bodem" leggen onder de prijzen.

Middel:
Door onder andere controle te laten plaatsvinden of de exploitatiekosten zich op de juiste wijze verhouden tot de vrachtprijzen, dit zonder afbreuk te doen aan de wetgeving. Inspelend op de reeds bestaande regelgeving in Europa waar er sprake is van een verbod van vervoer onder kostprijs (zie o.a. wet Durant betreft vervoer over de weg)

Noodzakelijk:
Een studie over de kostprijs voor de uitbating van een binnenschip volgens type schip en volgens de gevoerde vlag.

Voorwaarde
Het observatorium moet worden samengesteld door neutrale overheden en organen, (Europa / NEA / Lidstaten) en belanghebbenden uit de sector (schippers, verladers, klanten, banken, enz.).

Uitwerking:
Deze maatregelen worden gebruikt om instrumenten te ontwikkelen om de kosten van een schip te kunnen definiëren. Deze kostprijs moet een wettelijke verwijzing zijn om de exploitatie van schepen op Europese wateren leefbaar te maken. Transparantie moet ook een belangrijk en doeltreffend instrument zijn voor de verschillende transport actoren (van klant tot schipper).

Maatregelen voor een stabiele toekomst voor de binnenvaart
Er dienen instrumenten in het leven geroepen te worden waardoor binnenvaartondernemingen ook na de crisis op een fatsoenlijke manier kunnen voortbestaan.

Specifiek:

- maatregelen die met name gericht zijn op het garanderen van minimaal kostendekkende tarieven voor de vervoerders en
- het toepassen van gemeenschappelijke Europese regels inzake fiscale en sociale omstandigheden in de vervoerssector. Hierbij denken we aan het instellen, toepassen en handhaven van kostprijswetgeving die vervoeren tegen maatschappelijk onverantwoorde vergoedingen onmogelijk maakt.
- Voorts willen wij graag dat de aanbevelingen gedaan door de Europese commissie in het witboek vervoer ter harte genomen worden en men werkelijk kiest voor verplaatsing van vervoer over de weg naar vervoer over water.

.

Maatregelen gericht op de bankensector (op grond van art. 87 van het Verdrag)

- Een maximum stellen aan de periode dat het bankwezen aflossingen op leningen kan opschorten,
- Het opleggen van regels aan banken voor scheepsfinancieringen omtrent voorkoming van overfinanciering.
- Het opleggen van regels aan banken met betrekking tot het rekenschap afleggen over hun gedrag wat betreft hun zorgplicht en verantwoording richting voor de sector.
- Het opleggen van de verplichting aan banken (onder voorwaarden) om kredieten te verlenen aan (kleinere) binnenvaartondernemingen voor noodzakelijke investeringen/reparaties.
- Het opleggen van criteria aan banken voor de wijze waarop omgegaan wordt met eventuele toevoeging van nieuwe capaciteit aan de binnenvaartvloot, alsmede voor de monitoring van de vloot.

Specifieke maatregelen voor Europa:

1. Werk maken van een reële Europese transportpolitiek in samenwerking met de vertegenwoordigers uit de sector.
2. Een uniformiteit en harmonisering van de sociale regels voor de binnenvaartondernemingen uit de ganse Europese unie.
3. Een uniforme regeling treffen rond arbeid- en loonvoorwaarden van de bemanningen.
4. Een uniforme regeling treffen rond het verplichte aantal bemanningsleden aan boord in Europa.
5. Een uniforme regeling treffen rond de laad- en losvoorwaarden en met name de laad- en lostijden en de invoering van een uniek en duidelijk vervoerscontract voor transport per binnenschip.
6. Een uniformiteit en harmonisering van de fiscale regels voor de binnenvaartondernemingen uit de hele Europese unie.

Ontwikkelingen en stand van zaken R.O.S.R.

In de nieuwsbrief van oktober 2012 meldde we in het verslag van het OTNB 2 oktober de volgende ontwikkeling:

Aan de hand van het KplusV rapport wil de Nederlandse delegatie allereerst zes overgangsbepalingen, die al in werking zijn, binnen de CCR bespreken en/of aan een nader onderzoek onderwerpen. Vanwege de hardheidsclausule en de geldigheidsduur van het certificaat hebben de meeste schepen nog niet aan deze bepalingen hoeven te voldoen. Deze zes bepalingen hebben als einddatum 2010. De Nederlandse delegatie wil dit opschorten zolang er nog over gesproken wordt binnen de CCR. De bepalingen waar het om gaat zijn :

- *Gekleurde ruiten stuurhuis.*
- *Ankeruitrusting/Ankergewicht.*
- *Eisen aan luiken.*
- *Eisen aan lieren.*
- *Eisen aan de alarminstallaties. (dag passagiersschepen).*
- *Brandveilige/brandwerende compartimentering (hotelschepen).*

Wij, als ASV, hebben de afgelopen twee maanden wederom op verschillende momenten en plaatsen op diverse wijzen aandacht gevraagd voor de problematiek omtrent de CCR eisen. Bij politici in Brussel en Den Haag. De (vak) media. Onze collega-organisaties uit België en Frankrijk. De collega schippers en allerhande vertegenwoordigers van CCR, brancheorganisaties etc.

Hieronder een opsomming van recente ontwikkelingen :

1. Op vraag van het ministerie hebben we inhoudelijk gereageerd op 2 bepalingen (eisen aan luiken en eisen aan lieren, resp. R.O.S.R., art 11.10 en 11.11). Het ministerie oordeelt dat het niet nodig is deze bepalingen nader te bespreken in CCR verband.
2. Nieuwe en zittende Kamerleden met binnenvaart in de portefeuille zijn per mail en telefonisch ingelicht over de problematiek omtrent de overgangsbepalingen.
3. Begin november is er een brief vanuit het ministerie binnengekomen (ook verstuurd aan CBRB, BBU, KSV en Ver. voor Waterbouwers) met de vraag of de brancheorganisaties cijfers kunnen leveren over de bepalingen lichtdoorlatendheid stuurhuisruiten en ankergewichten, binnen de termijn van 2 weken
4. We hebben naar aanleiding van de brief een spoedberaad geïnitieerd met eerder genoemde brancheorganisaties. Uit het spoedberaad is een gezamenlijke brief verzonden naar de directeur Maritieme Zaken van het ministerie.
5. Tijdens het schippersprotest in Brussel op 8 november hebben we, als ASV, samen met Ons Recht en La Glissoire, onder andere d.m.v. een spandoek met de tekst “Geen nieuwe onzinnige CCR eisen” aandacht gevraagd voor het onderwerp CCR eisen bij de Europese Commissie.
6. De CCR organiseerde op 14 november een netwerkbijeenkomst in Rotterdam (met een boottochtje door de havens). Daar hebben Sunniva en Willem de nieuwe secretaris-generaal van de CCR, dhr. Hans v/d Werf, gefeliciteerd met zijn promotie en hem een aantal cadeaus overhandigd, waaronder een ingelijste offerte van een schip om te voldoen aan de CCR eisen
7. Ter voorbereiding op de plenaire najaarsvergadering van de CCR is er op 20 november vooroverleg geweest op het ministerie, met de brancheorganisaties. Sunniva heeft daar alle recente ontwikkelingen uit de doeken gedaan en gepleit voor een investeringsplafond in de reguliere hardheidsclausule.
8. In de Tweede Kamer vond de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Milieu plaats. Daar kwam ook de CCR eisen ter sprake. Kamerlid de Rouwe (CDA) heeft n.a.v. De begrotingsbehandeling een motie ingediend. Dit heeft hij samen gedaan met collega-Kamerleden Bisschop (SGP), Bashir (SP) en Dik – Faber (CU). Deze motie is aangenomen.
9. Na de stemming over de motie hebben we gesprekken gehad met verschillende Kamerleden om de problematiek nog verder te verduidelijken.

Stand van zaken.

In een uitgegaan persbericht van CCR na de plenaire najaarsvergadering staat over de overgangsbepalingen het volgende :

Overgangsbepalingen bij de technische voorschriften
In het kader van de overgangsbepalingen van de technische voorschriften heeft de CCR in principe ingestemd met het voorstel om voor drie bepalingen meer tijd te nemen tot het doen van onderzoek. Het gaat om de voorschriften betreffende de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten, de ankers en de alarminstallatie voor de schepen voor dagtochten. Het onderzoek zal zich toespitsen op o.a. meetprotocollen en alternatieven om aan de gestelde doelen te kunnen voldoen. De laatste details van het besluit daartoe zullen in december 2012 in de verantwoordelijke werkgroep worden uitgewerkt.

Eind december vervalt de crisishardheidsclausule. De CCR heeft besloten om deze niet te verlengen, maar is wel een principeakkoord overeengekomen over het handhaven van een investeringsplafond van 2.500 euro voor de drie bepalingen waar nader onderzoek naar wordt gedaan. Hierin wordt dan geen rekening gehouden met de stapeling van de overige 42 eisen uit de tranche van 2010 en de onevenredigheid in kosten voor kleine schepen. Wat blijft is de reguliere hardheidsclausule. Hierover heeft de ASV in 2009 geschreven :

Eerst veel investeren om je schip zoveel mogelijk te laten voldoen aan de eisen, en dan volledig overgeleverd zijn aan een instantie die je nergens op af kunt rekenen. Die een volledig ondemocratisch gehalte heeft en geen normale klachtenprocedure kent. Je bent als schipper volledig overgeleverd. Je weet dus nooit of je investering zinvol zal zijn of niet.

En :

De procedure blijkt (zoals gevreesd) ingewikkeld te zijn met een volkomen onvoorspelbare uitkomst.

Hoe gaat het verder.

Op 13 december 2012 vindt er een schriftelijk overleg plaats in de Tweede Kamer over de CCR technische eisen aan binnenvaartschepen Om verschillende redenen is de impact van de CCR eisen op Nederlandse vloot het grootst. Daarom pleiten we, als ASV, voor een nationale richtlijn waarin een investeringsplafond is opgenomen van 2.500 euro. Uitgevaardigd door de Nederlandse minister.

In januari zal er ook een vervolggesprek plaatsvinden met DG Move van Europese Commissie, waar o.a. 'technische eisen aan binnenvaartschepen' ter sprake zal komen. Aangezien de EC de CCR eisen nagenoeg één op één overneemt (zij het met langere overgangstermijnen) is het noodzakelijk om ook daar de problematiek aan te kaarten.

Daarnaast zullen we waar mogelijk keer op keer de werkwijze van de CCR en de overgangsbepalingen aan de kaak stellen en blijft ons standpunt dat men beter terug kan gaan naar de situatie van vóór 2003 dat de overgangsbepalingen R.O.S.R. alleen van toepassing zijn bij nieuw- ver- of ombouw.

We hopen u, als lezer, met dit schrijven voldoende en op een duidelijke te hebben ingelicht over recente ontwikkelingen en stand van zaken omtrent de overgangsbepalingen R.O.S.R.

Bestuur ASV.
05-05-2012

Minister Schultz

Aan: de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

Rotterdam, 28 november 2011

Betreft: de procedurevergadering woensdag 5 december aanstaande, aangaande de crisis in de binnenvaart

Geachte mevrouw Schultz,

Hierbij willen wij gehoor geven aan uw oproep aan de sector binnenvaart van 22 november jongstleden om met plannen te komen naar aanleiding van de huidige crisis in de binnenvaart. Wij willen deze uitdaging graag aangaan en zouden het daarbij bijzonder op prijs stellen als wij in de gelegenheid gesteld werden onze zienswijze nader toe te lichten.

Wij hebben een voorstel gemaakt over de aanpak van de crisis in de binnenvaart als Nederlandse schippersbond in samenspraak met onze Belgische zusterorganisatie Ons Recht/ Notre Droit en de Franse schippersbond La Glissoire.

Deze 3 bonden hebben als overeenkomst dat het allen bonden zijn wiens ledenbestand bestaat uit louter particulier varende schippers. Het zijn ook alle drie bonden die bestuurd worden door binnenvaartondernemers, zonder eventuele belangenverstrengeling. Zij hebben allen zo'n 100 aangeslotenen waarbij de range van type binnenvaartschip van hun leden heel verscheiden is, waarbij alle diverse tonnenmaten vertegenwoordigd zijn. De drie bonden ervaren het gebrek aan daadkracht van de "gevestigde orde" zoals de ESO, EBU en de landelijke bonden als BLN als een uitdaging om zelf de handschoen op te nemen. Wij willen hiermee een voorzet geven aan datgene wat wij uitdragen: deze crisis moet op een grotere schaal aangepakt worden dan binnen één land alleen.
Dit neemt natuurlijk niet weg dat ook ieder land daar weer zijn eigen verantwoordelijkheid in heeft.

De 3 genoemde bonden hebben daarom gezamenlijk een idee uitgewerkt betreffende het omgaan met de huidige economische situatie. Dat voorstel is getoetst aan zo'n 200 schippers aanwezig op 28 oktober jongstleden in Antwerpen voor een schippersvergadering over de crisis. Hierna is de vragenlijst op de ASV site geplaatst zodat schippers kunnen blijven reageren op de gemaakte plannen. De reacties tot nu toe wijzen op een groot draagvlak onder de schippers voor de voorgestelde maatregelen.

22 november jongsleden hebben de vertegenwoordigers van voornoemde bonden onze zienswijze gepresenteerd aan de Europese commissie: (European Commission Directorate General for Mobility and Transport (DG Move) onder leiding van de heer Dimitrios Theologitis (Hoofd van de Eenheid, Havens & Binnenvaart). In januari zal daar een vervolggesprek plaatsvinden.

Geen simpele maatregelen om de crisis op te lossen.
Aansluitend op de uitspraken van de minister zelf tijdens het AO over de binnenvaart bevestigen wij dat het ook ons is gebleken dat de crisis in de binnenvaart niet met simpele maatregelen is op te lossen. Wij sluiten ons wat dat betreft aan bij de conclusie van het rapport van het NICE* , gemaakt in opdracht van het Transitiecomité Binnenvaart "Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart" , die in de conclusie spreekt van ".De Markt toont bepaalde gebreken. Dit uit zich in langdurige overcapaciteit en in afnemende belangstelling van nieuw en talentvol ondernemerschap" .

Reservecapaciteit of overcapaciteit?
Een extra probleem is de onmogelijkheid van het langdurig behalen van een zeker evenwicht in de markt. De binnenvaart heeft van oudsher de noodzaak aan reservecapaciteit om een (zekere mate van) vervoerszekerheid te kunnen bieden. Tijdens de top van de hoogconjunctuur leek het niet op te kunnen, toch zouden we inmiddels beter moeten weten. De nieuwbouwgolf die over de markt uitgestort werd, de afgelopen jaren, zou deze reservecapaciteit verre overtreffen, ook zonder crisis.

Zo'n langdurige overcapaciteit en de cijfers (RABO, ABN-AMRO, ING) die er op wijzen dat er voorlopig nog geen verbetering te verwachten valt duiden op een, inmiddels, structurele crisis in de binnenvaart. Tijd dus om in te grijpen, lijkt ons.

Geen werkzame markt in de binnenvaart.
Net als diverse onderzoeken moeten wij na jaren van "vrije" markt concluderen dat er geen sprake is van een werkzame markt in de binnenvaart. Het ING economisch bureau* noemt de disbalans in de keten en verstorende overcapaciteit de belangrijkste obstakels voor een gezond evenwicht en stelt vast dat er sprake is in de binnenvaart van een (te) grote ondernemingsrisico van binnenvaartbedrijven in combinatie met de beperkte onderhandelingsmacht. Deze situatie heeft een structureel karakter en zou dus ook door structurele maatregelen opgelost moeten worden.

In het voorstel van ASV, La Glisoire en Ons Recht willen wij de positie van de schipper wat betreft onderhandelingsmacht versterken door het bewerkstelligen van 2 zaken:

- markttransparantie in de binnenvaartsector bewerkstelligen (al vaak beloofd)
- het hanteren van het verbod om beneden kostprijs te vervoeren (is volgens ons wel mogelijk)

De overcapaciteit die is ontstaan heeft een meer korte termijn karakter, zoals het ING economisch bureau reeds constateerde. En natuurlijk sluiten wij ons aan bij de volgende uitspraak "een gezonde toekomst voor de binnenvaart vraagt om het zo veel mogelijk wegnemen van deze obstakels. Een vitale binnenvaartsector is immers van maatschappelijk en economisch belang voor Nederland." Maar hoe neem je die overcapaciteit uit de markt?

Oplegregeling,
Een oplegregeling is een prima crisismaatregel zolang de binnenvaart ze niet zelf hoeft te organiseren en voor de kosten opdraait. De sector kan (en wil) het niet bekostigen, daar is geen draagvlak voor.
De overheid zelf zou kunnen bewerkstelligen (en betalen) dat de nu als overcapaciteit ervaren en in financiële nood verkerende nieuwbouwschepen, besteld mede door de aan de financiering verbonden staatsgarantie, tegen de kant gaan.

De ook al door de staat ondersteunde banken zouden, als medeveroorzaker van deze extra diepe crisis in de binnenvaartsector hieraan hun steentje kunnen of moeten bijdragen.

Met zo'n oplegregeling zou de binnenvaart gebaat zijn, wordt kapitaalvernietiging voorkomen, en kunnen zodra de economie weer aantrekt de schepen direct haar vervoerstaak weer opnemen en ook weer aan financiële verplichtingen worden voldaan. Echter, het is ook een heel kostbare maatregel die, als er aan het systeem niets verandert, keer op keer toegepast zou moeten worden.

De 3 bonden hebben zichzelf tot doel gesteld om met een voorstel te komen waarop aan twee eisen wordt voldaan:

- we willen structureel een gezond evenwicht creëren en tegelijkertijd
- op korte termijn de impasse doorbreken

Dit voorstel denken wij gevonden te hebben in het instellen van een marktobservator met controlerende, sanctionerende en bijsturende bevoegdheden. Wij hebben de eerste uitwerking van dit idee bij deze brief gevoegd, door middel van een schema en een uitleg "voorstel aanpak crisis in de binnenvaart" .

Wij menen oprecht hiermee een aanzet gegeven te hebben tot een mogelijke verlichting van de situatie in de binnenvaartsector en zien een eventuele uitnodiging verwachtingsvol tegemoet.

Namens het bestuur van de ASV en in overleg met de bonden La Glissoire en Ons Recht,

Sunniva Fluitsma
Vice voorzitter ASV

Telefoonnummer: 06- 11887791
*NICE= The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship
* ING economisch bureau " herstelpad binnenvaart loopt vertraging op"

Bijlagen:
schema Marktobservator
voorstel aanpak crisis in de binnenvaart
brief van 13 oktober jl. " ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt"

Pakket voor de heer van der Werf

Uitgereikt aan de heer van der Werf 14 november 2012
Hierbij bieden de organisaties ONS RECHT/ NOTRE DROIT (België), ASV (Nederland) en La Glissoire (Frankrijk) ondersteunt door onder andere de VBR (België) en de Belgische Federatie u dit pakket aan. Hierin vindt u bewijs dat keer op keer argumenten aangedragen zijn om het beleid van de CCR waardoor met name de bestaande kleine binnenvaart wordt vernietigd te herzien.

Wij noemen onder andere:

1) " kleine binnenvaart in nood" (algemene uitleg voor de politici) en
2) Een van de vele krantenartikelen over oorzaak en gevolg van de CCR regelgeving voor bestaande schepen
3) deel uit de persconferentie van 8 november 2012 in Brussel door bovenstaande gezamenlijke bonden waarbij gerefereerd wordt aan het feit dat 75% van de bestaande vloot niet zal kunnen voldoen aan de eisen van de CCR.
4) Brief ESO ondersteund door EBU van 6 oktober 2010 waarin staat dat het weinig zin heeft een einddatum te verbinden aan overgangsbepalingen waarvan op voorhand duidelijk is dat de nieuwe eisen technisch niet uitvoerbaar of financieel niet haalbaar zijn. Men vraagt om een fundamentele bezinning, de CCR herinnerend aan de toezegging gedaan tijdens het overleg met de sector op 14 oktober 2009.
5) Brief van de ASV van 23 oktober 2009 naar aanleiding van de conferentie van 13 oktober 2009. Daarin vraagt de ASV terug te keren naar de regelgeving waarbij (nieuwbouw)regels slechts van toepassing zullen zijn bij om- ver- of nieuwbouw (zoals gold tot 2003) . En extra regels slechts dan worden ingevoerd als dat aantoonbaar noodzakelijk en (economisch/ technisch) haalbaar is.
6) Brief EBU en ESO van 26 mei 2009 over de onmogelijkheid van de investeringen in deze (crisis)tijd, waarbij de CCR om clementie gevraagd wordt.
7) Brief van de ASV van 20 september 2008 waarin de ASV stelt dat maatregelen, zoals deze van de CCR, die resulteren in het opheffen van een bedrijf omdat het niet meer rendabel kan worden voortgezet een onrechtmatige belemmering is van de vrije uitoefening van het scheepvaartbedrijf.
8) Een samenvatting van het onderzoek (besluit 2000-111-22 van de ZKR (CCR)) gedaan in opdracht van de CCR over de noodzaak en gevolgen van het eindig maken van de vrijstellingen waaruit blijkt dat: Er geen reden genoemd kon worden die ten grondslag zou liggen aan de invoering van deze eisen met terugwerkende kracht. En men op voorhand wist dat dit een onmogelijke opgave zou zijn die moet leiden tot koude sanering van de vloot kleinere schepen.
9) Een schrijven waarbij de ASV aantoont dat de CCR in strijd functioneert met het verdrag van Mannheim.
10) Met tot slot de opmerking van de heer Jonathan Scheele, Directeur Vervoerslogistiek TEN-T en comodaliteit Directaat-Generaal Energie en Vervoer van de Europese commissie " heeft de CCR niet al lang door haar invloed op de Europese binnenvaart in het algemeen en de bevoegdheden die voortvloeien uit het verdrag van Mannheim overschreden? "
11) Delen uit recente rapporten van RABO bank en ING waaruit blijkt dat de kleine binnenvaart broodnodig is en tegelijkertijd, mede (met name genoemd) door de CCR regelgeving, hard aan het verdwijnen is.

De Organisaties roepen de CCR op om nu onmiddellijk het beleid aan te passen zodat deze essentiële tak van de binnenvaart kan blijven bestaan.

Europese Commissie

Verslag van voorgesteld actieplan tijdens de vergadering van donderdag de 15 november 2012 bij de Europese Commissie

Aanwezigen: :
European Commission Directorate General for Mobility and Transport (DG Move) :

Dimitrios THEOLOGITIS :	Hoofd van de Eenheid, Havens & Binnenvaart
Ralf DIETER :	Beleidsmedewerker Havens & Binnenvaart
Marc VANDERHAEGEN :	Beleidscoördinator Havens & Binnenvaart, is de nieuwe hoofdadministrateur voor River Information Services (RIS)

Notre Droit/Ons Recht :
Pascal ROLAND : Voorzitter, Kris VERSCHRAEGHEN : Bestuurder, Laurent De BIJL : Bestuurder

ASV
Sunniva FLUITSMA : Vice-Voorzitter, Bouke VELTMAN : lid denktank, Ron BREEDVELD : Bestuurder

La Glissoire
Jacques DELHAY : Voorzitter, Dany PLANCKMAN : Bestuurder

FBB
Marc DEDECKER : Voorzitter,

Verslag
Het overleg begint om 17.30 uur en we worden ontvangen door de heer Theologitis terzijde gestaan door de heren Dieter en Vanderhaegen. Als eerste volgt een korte uiteenzetting van de mogelijkheden en onmogelijkheden van de Europese commissie, doelstellingen en uitgangspunten.

Omschrijving van de taken van de Europese Commissie volgens de heer Theologitis :

Werkgebied : Alle havens & Inland waterwegen

Taken :
Liberalisatie van het vervoer over spoor, weg, zee, binnenwateren en in de lucht.
Uniformering van de technische & sociale regelgevingen & bemanningseisen.
Infrastructuur, onderhoud en nieuwe projecten

Herziening van het Najades project, genaamd « Towards Najades II », door de oprichting van een fonds van 32 biljoen Euro de EU-landen te verplichten tot onderhoud van de vaarwegen en te investeren in nieuwe corridors (met als doel om heel europa tot klasse 4 te brengen).

Aktie ten overstaan van de vloot op technisch en ecologisch vlak met subsidie mogelijkheden zoals het Marco Polo project, bijvoorbeeld medefinancieren van milieuvriendelijke aandrijvingen tot 50%

Onderwijs en vorming, drempelverlaging, werkgelegenheid en ervaring, bijvoorbeeld iemand met 20 jaar ervaring uit de zeevaart laten doorstromen in de binnenvaart zonder dat deze vanonder als deksman moet beginnen.

Lange termijn : Elektronische informatie uitwisseling
Herziening van AIS & RIS : Data moet in de toekomst terug naar de binnenvaart komen.
E-Freight : Concurrentiepositie verstevigen door het volgen van de goederen via AIS & RIS om zodoende in de productieketen te passen zoals bijvoorbeeld bij Just in Time leveringen

Hierop werd door de genodigden naar voren gebracht dat het gebrek aan privacy met gebruik van (verplicht) AIS een onderschat probleem is.

Pascal Roland geeft een uiteenzetting van de problemen in de binnenvaart met mogelijke oplossingen :

De transportondernemingen zijn onderhevig aan periodes van laag- en hoogconjunctuur. Op het ogenblik stellen we een verhoging van de exploitatiekosten (brandstofprijzen, verzekeringen, sociale lasten, onderhoud, enz..) vast. De waarde van de binnenschepen is de laatste jaren in elkaar gezakt.
De vrachtprijzen dekken de exploitatiekosten van de ondernemingen niet meer op de Europese vaarwegen. We vragen aan de instellingen de implementatie van een aantal maatregelen.

Deze maatregelen zijn:

1. De oprichting van een Europese observator voor de vrachtprijzen om een evenwicht te behouden tussen de werkingskosten en de vrachtprijzen en dit zonder afbreuk te doen aan de wetgeving.
2. Het maken van een studie over de kostprijs voor de uitbating van een binnenschip volgens type schip en volgens de gevoerde vlag.
3. Werk maken van een reële Europese transportpolitiek in samen werking met de vertegenwoordigers uit de sector.
4. Een uniformiteit en harmonisering van de sociale regels voor de binnenvaartondernemingen uit de ganse Europese unie.
5. Een uniforme regeling treffen rond arbeid- en loonvoorwaarden van de bemanningen.
6. Een uniforme regeling treffen rond het verplichte aantal bemanningsleden aan boord in Europa.
7. Een uniforme regeling treffen rond de laad- en losvoorwaarden en met name de laad- en lostijden en de invoering van een uniek en
   duidelijk vervoerscontract voor transport per binnenschip.
8. Een uniformiteit en harmonisering van de fiscale regels voor de binnenvaartondernemingen uit de ganse Europese unie.

Deze maatregelen worden gebruikt om instrumenten te ontwikkelen om de kosten van een schip te kunnen definiëren. Deze kostprijs moet een wettelijke verwijzing zijn om de exploitatie van schepen op Europese wateren leefbaar te maken. Transparantie moet ook een belangrijk en doeltreffend instrument zijn voor de verschillende transport actoren (van klant tot schipper).
Het observatorium moet worden samengesteld door neutrale overheden, (Europa / CCR / Lidstaten) en belanghebbenden uit de sector (schippers, verladers, klanten, banken, enz.).

Het zou raadzaam zijn om een soortgelijk systeem te implementeren voor de verschillende vervoersmodi zodanig parameters omtrent de kostprijs in te kunnen stellen.

Verduidelijking van de maatregelen van de banksector op Europees niveau met betrekking tot de voorwaarden van de leningen en de aflossing van leningen. De verschillende voorwaarden die banken bieden tussen Europese landen zijn ongunstig voor bepaalde binnenvaartondernemers op basis van hun nationaliteit. Er worden staatsgaranties toegepast die een daling van de waarde van de schepen creëert, investeringen worden afgewezen en zorgen voor een marktverstoring.

Technische normen vormen ook een ernstig probleem voor de toekomst van de sector. Technische ontwikkelingen in de regelgeving staan niet meer in relatie tot de waarde van het materieel (schepen),eens te meer de regels geschreven zijn voor schepen die varen op de waterwegen van groot belang. Deze regels zijn niet aangepast voor kleinere scheepscategorieën waar geen nieuwbouw is gebeurd. Deze technische normen zijn perfect voor nieuwbouw maar zijn zeer moeilijk toe te passen op bestaande schepen. We zijn ervan bewust dat schepen moeten voldoen aan technische & veiligheidsnormen om een veilige wijze van vervoer te garanderen, we willen dat alleen fundamentele technische eisen worden toegepast. Men moet overmatige technische voorschriften vermijden die de ontwikkeling van de scheepvaartbedrijven in het gedrang brengen.

De mate waarin de Europese Commissie kan interveniëren volgens de Heer Theologitis

De EC kan niet ingrijpen in de markt, door bijvoorbeeld het vaststellen van prijzen.

De EC wil wel de markt beter laten verlopen en heeft daarom promotiecentra voor de binnenvaart gestimuleerd. Die promotiecentra uit de diverse landen moeten onderling verbonden worden met als

doel een betere integratie. Alle aanwezige schippersbonden hebben hierover een eensluidend oordeel: dat er nauwelijks iets gebeurd wat promotie betreft voor datgene wat het belang is van de schippers.
De EC zou niet de bevoegdheid hebben om een observator in te stellen en de 27 lidstaten zouden hier nooit een overeenkomst in kunnen treffen.
De marktobservatie wordt nu al in opdracht van de EC uitgevoerd door de CCR, maar heeft niet als doelstelling de vrije markt te beïnvloeden.

Nochtans publiceren zowel de EC & het CCR het volgende op hun websites :

Regelmatige observatie en analyse van de binnenvaart transportsector wordt uitgevoerd namens de Europese Commissie, door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), in samenwerking met de Europese binnenvaart organisaties. Deze markt observatie is noodzakelijk om de promotie van de sector te bevorderen en maakt de analyse mogelijk van zijn ontwikkeling.

De reguliere (tweejaarlijkse) rapporten van de CCR bieden:

jaarlijkse analyse van de vraag naar vervoer over de binnenwateren;
jaarlijkse analyse van het aanbod op de binnenvaartmarkt;
een overzicht van de vaaromstandigheden op de Europese binnenwateren;
Een Micro-economische Analyse van de sector.

Het doel van marktobservatie is periodiek informatie ter beschikking te stellen om conjuncturele en structurele tendensen van de binnenvaartsector te kunnen identificeren, om economische resultaten te meten, en om op basis van econometrische modellen voorspellingen te kunnen doen op middellange termijn. De resultaten zijn weliswaar vooral bedoeld voor politieke besluitvormers, maar kunnen ook van belang zijn voor een groter publiek.

De EC kan wel hulp bieden op sociaal vlak, zoals het uniformeren van bemanningseisen, reglementering, CCR eisen, er is volop overleg betreffende de hardheidsclausule.

Wij hebben de commissie meegedeeld hiermee niet tevreden te zijn en de heer Theologitis vroeg ons hem de tijd te laten al deze informatie te verwerken en hem in de tussentijd al het nodige aan informatie op te sturen om dan in januari 2013 terug bijeen te komen.

Gesprekspartner
De gezamenlijke bonden vroegen of zij als volwaardig gesprekspartner mee konden praten in de toekomst. De bonden hebben uitgelegd waarom de ESO voor hen niet de stem van de schipper vertegenwoordigt en waarom men er ook geen vertrouwen in heeft dat dat in de toekomst anders zal gaan. De heer Theologitis houdt vooralsnog vast aan de vertegenwoordiging vis de ESO (of EBU)

Wat hebben we bereikt
Er is 3,5 uur oprecht geluisterd naar de diverse bonden, waarbij men ongetwijfeld dingen heeft gehoord die voor de commissie helemaal nieuw waren. Hoewel nog weinig toegekend is, was het duidelijk dat men overtuigd is van de nood van de schippers. Dat men zich verbaasd afvraagt waarom wij nog maar zo weinig bereikt hebben terwijl we toch zo’n goed verhaal hebben zegt genoeg (ons antwoord: dat iedereen dat zegt maar er zelf nou net niets aan kan doen ook)
Helaas lijkt Europa, dat zich vooral richt op MACRO niveau voor het nemen van besluiten over veel onderwerpen niet competent te zijn.
Wel kan men onze noden wat verlichten en daarbij denkt men vooral aan de CCR regelgeving.

Maar er komt een vervolg gesprek dus dat geeft weer moed!

CCR Vooroverleg

Verslag vooroverleg CCR plenaire vergadering.

Datum: 20 november 2012.

De ASV werd deze voorbespreking vertegenwoordigd door Sunniva en Ron. Namens KSV, CBRB en BBU waren Leen ten Haaf, Kees de Vries, Lijdia Pater en Gerard Kester aanwezig. Daarnaast was er een vertegenwoordiger van de EVO en de Waterbouwers aanwezig.

Door de afwezigheid van de directeur Maritieme zaken en het vroegtijdig verlaten van de vergadering door twee rijnvaartcommissarissen kon niet alles op de agenda van de CCR plenaire vergadering behandeld worden.

De volgende onderwerpen zijn wel ter sprake gekomen :

- Stremmingen Grand canal d'Elzas.
- Vervoer gevaarlijke stoffen (kolenvervoer).
- Bemanningseisen.
- AIS-ECDIS verplichting.
- Overgangsbepalingen R.O.S.R.

Stremmingen Grand canal d'Elzas.
Op dit gedeelte van het Rijnstroomgebied (tussen Bazel en sluis Iffezheim) vinden de komende jaren grote onderhoudswerkzaamheden plaats aan de sluizen en stuwen. De stremmingen die hiermee gepaard gaan zijn voor 2013 bekend. Koninklijke Schuttevaer zal de vaarwegbeheerder VNF d.m.v. een brief oproepen de stremmingen te minimaliseren en zo scheepvaartvriendelijk als mogelijk te laten plaatsvinden.

Vervoer gevaarlijke stoffen (kolenvervoer).
Na enkele gevallen van kolenbroei in scheepsruimen stelt Duitsland voor alle kolen te classificeren als gevaarlijke lading. Dit zou betekenen dat kolen niet meer vervoerd mag worden in bulk (of alleen in een afgedekt ruim). In het ADN staan kolen al opgenomen als gevaarlijke lading. Wel bestaat de mogelijkheid om te bepalen dat bepaalde kolen geen ADN goederen zijn. Er zullen daarvoor tests moeten worden uitgevoerd en een uitzondering op het ADN zal moeten worden aangevraagd. Door de grote vervoersvolumes van kolen, en het feit dat het een multimodale regel moet worden, ziet de Nederlandse delegatie binnen de CCR het niet zo snel gebeuren dat kolen niet meer in bulk mag worden vervoerd. Dit onderwerp zal worden behandeld in de Joint Meeting tussen CCR en Europese Commissie.

Bemanningseisen.
Tijdens het vooroverleg CCR was iemand aanwezig die uitleg gaf over de intenties van de EC en CCR om bemanningseisen, opleidingen en kwalificaties van bemanning te harmoniseren. De EC en CCR zullen dit gezamenlijk oppakken en gebruiken als uitgangspunt dat Schipper en Matroos de enige kwalificaties zijn nodig zijn in de binnenvaart (dit ter vereenvoudiging van de huidige bemanningseisen). Het daarnaast behalen van certificaten is één van de mogelijkheden om ‘hogerop te komen’. Ook moet het eenvoudiger gemaakt worden voor zij-instromers uit bijv. de zeevaart om in de binnenvaart te gaan werken.

De ASV heeft aangegeven bij het harmoniseren van bemanningseisen ook de alleenvaart meegenomen kan worden. In BPR (binnenvaartpolitiereglement) gebied is het alleen varen toegestaan, alsmede ook in grote delen van België en Frankrijk. Rijnvaartcommissaris Mensink merkt op dat hier een voorstel voor ingebracht kan worden, maar dat dit voorstel bij voorkeur niet uit Nederland komt.

AIS-ECDIS verplichting.
Het besluit over een verplichte invoering van AIS wordt nog besproken binnen de CCR. Duitsland wil naast een verplichting van AIS, een verplichte koppeling naar elektronische vaarkaarten (ECDIS). De Nederlandse delegatie is, net als de brancheorganisaties, tegen een verplichte koppeling naar ECDIS. Het aanleveren van gegevens en het onderhouden van ECDIS kaartsystemen is volgens de Nederlandse delegatie te gecompliceerd om ECDIS verplicht te stellen. Ook ligt er de vraag hoe dit gehandhaafd kan worden. De Nederlandse delegatie heeft de minister gevraagd om een mandaat over de te volgen koers hierin.

Daarnaast zijn er nog drie punten die AIS aangaan waarover nog geen overeenstemming is bereikt. Dit zijn; de ‘blauwbord functie’, wat te doen bij uitval/storing van AIS en waar en op welke momenten de transponder mag worden uitgezet. Als er over deze voorgenoemde punten uitsluitsel wordt gegeven verwelkomen de bij het vooroverleg aanwezige organisaties een AIS verplichting, behalve de ASV.

Het voorstel van de ASV (voorgesteld bij een AIS bespreking met Rijkswaterstaat en het ministerie in september) om het vermogen van AIS terug te brengen is door CCR deskundigen afgeraden. De conclusie van de CCR deskundigen is, dat door het reduceren van het vermogen meer technische storingen gaan voorkomen. De ASV deelt deze conclusie niet en heeft van andere deskundigen het tegendeel vernomen.

De ASV heeft de Nederlandse delegatie erop gewezen dat er bij AIS veel storingen voorkomen en dat de CCR voorbijgaat aan de privacy gevoeligheid van AIS. Het antwoord van de Rijnvaartcommissaris was, dat er een artikel is waarin staat dat de privacy moet zijn gewaarborgd. De ASV is van mening dat dit onvoldoende gebeurd. Ook heeft de ASV tijdens het overleg een krantenartikel aangehaald waarin een gemeenteraadslid van Amsterdam zegt dat internetwebsites als 'Marinetraffic.com' door Waternet (vaarwegbeheerder/handhaver) makkelijk gebruikt kan worden voor het controleren van vaarsnelheden van rondvaartboten op de Amsterdamse grachten. Dit mag nooit volgens de scheepvaartverkeerswet, aldus de rijnvaartcommissaris.

Naar aanleiding van het vooroverleg heeft de ASV een brief verzonden naar de desbetreffende rijnvaartcommissaris, dhr. Ten Broeke.

Overgangsbepalingen R.O.S.R.
Lijdia nam het voortouw op dit onderwerp en heeft de rijnvaartcommissarissen een dag eerder verzonden gezamenlijke brief toegelicht. Deze brief is geschreven naar aanleiding van door het ministerie opgevraagde cijfers over 2 bepalingen (lichtdoorlatendheid stuurhuisruiten en ankergewichten). In die brief staan o.a. de resultaten van een door CBRB, BBU en KSV gehouden enquête onder scheepseigenaren. Het standpunt van de ASV, dat er terug gegaan moet worden naar toepassing alleen bij nieuw-, ver- of ombouw, is door de opsteller van de brief niet meegenomen (dit was wel een voorwaarde van de ASV om de brief mede te ondertekenen.

De ASV heeft aangegeven dat het houden van enquêtes de binnenvaart niet verder helpt om de technische eisen het hoofd te bieden. De andere organisaties menen dat dit de juiste weg en hopen daarnaast dat zoveel mogelijk door scheepseigenaren gebruik wordt gemaakt van de reguliere hardheidsclausule. Nogmaals heeft de ASV aangegeven dat dat niet helpt en de gevolgen van de overgangsbepalingen onveranderd blijft. De Nederlandse delegatie ziet het per bepaling (waarbij 2 van 140 zeer minimaal is) bespreken in de CCR als de enige weg om vooruitgang te boeken op dit dossier.

De ASV heeft gepleit voor een investeringsplafond in de reguliere hardheidsclausule. Vanuit de CCR of anders een richtlijn uitgevaardigd wordt door de Nederlandse minister.

Het gegeven dat er in andere landen door deskundigen de schepen niet juist worden gekeurd, hierdoor voor die lidstaten geen noodzaak is om de overgangsbepalingen te wijzigen, is door de ASV ter tafel gebracht. Er wordt door de Nederlandse delegatie en de andere brancheorganisaties ontkent dat dit voorkomt in andere lidstaten en gaan hier verder geen onderzoek/navraag naar doen. Het voorstel van de delegatie is dat de ASV een klacht indient, wat door de ASV verworpen wordt. Het is de taak van de CCR om keuringsexperts te controleren op het al dan niet toepassen van geldende regelgeving, niet de taak van een brancheorganisatie om hier vinger aan de pols te houden. Laat staan dat een brancheorganisatie overgaat tot het indien van een klacht.

(zie voor meer info 'Ontwikkelingen en stand van zaken overgangsbepalingen).

Rondvraag.
Hier werd ter tafel gebracht, de ophanden zijnde wijzigingen in de verkeersbegeleiding op de Rijngedeelte Oberwesel-St. Goar. (berggedeelte). In grote lijnen houden de wijzigingen in dat er een extra lichtopstand wordt geplaatst en verschillende oploop- en ontmoetingsverboden van kracht worden. Er wordt vanuit het bedrijfsleven aan de CCR gevraagd er zorg voor te dragen dat deze wijzigingen geen andere problemen veroorzaken, die het veilige scheepvaartverkeer in het gedrang brengen.

Ron Breedveld.

CCR

Verslag netwerkbijeenkomst CCR 14 november 2012

14 november jl. vond er een netwerkbijeenkomst plaats in Rotterdam met betrekking tot de CCR.
Het moest een feestelijke bijeenkomst worden. Tenslotte zijn er nogal wat heuglijke feiten. De Nederlander Hans van der Werf, al jarenlang werkzaam als secretaris van de CCR is per 1 september jongstleden benoemd tot Secretaris-Generaal van de CCR, de heer Rob Huyser, directeur maritieme zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, is gekozen tot voorzitter van de CCR (2014-2015) en last but not least….binnenkort (2015) vieren we het heuglijk feit dat de CCR 200 jaar bestaat.

Nederlandse voorzitter CCR
De CCR is opgericht om ervoor zorg te dragen dat er vrij vervoer mogelijk werd over de Rijn. De heer Huyser benadrukte in zijn openingsspeech het belang van het stellen van heldere prioriteiten voor de CCR waarbij Nederland met het voorzitterschap in 2014 en 2015 een extra kans krijgt dat gene te bereiken wat we willen. Er moet dus nagedacht worden hoe we de volgende periode willen invullen. Waarbij van belang is dat de binnenvaart gepromoot wordt.

Bereikbaarheid
Mevrouw Lidewijde Ongering, Directeur-generaal bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu benadrukte dat er bruggen geslagen dienden te worden en het transitieproces van essentieel belang is. Navraag leerde dat de heer Kraaijenveld moest toegeven dat dit proces nu niet bepaald soepeltjes verloopt “ twee stappen vooruit, een achteruit. En soms zelfs een stap vooruit en twee achteruit” verduidelijkte hij de gang van zaken. Maar gezien zijn vele ervaringen in onder andere de metaalsector zou dit ook vast wel goed komen, stelde hij de aanwezigen gerust.

Regeerakkoord
Mevrouw Ongering sloot aan bij het regeerakkoord waarbij vastgesteld is dat Nederland bij de top 5 hoort van concurrerende economieën en dat we moeten zorgen dat dat in ieder geval zo blijft. Het ministerie moet een betrouwbare partner zijn die vasthoudt aan een ingeslagen koers. Men richt zich vooral op grote projecten qua onderhoud knelpunten wegnemen en de sector vergroenen. Zij ziet veel heil in LNG als brandstof voor de schepen, waar in de toekomst een deel van de binnenvaart op zou kunnen varen.
Dat er een bezuiniging op de sector afkomt in de vorm van 250 miljoen op infrastructuur en dat dat gevolgen zal hebben voor de binnenvaart beseft zij ook, maar toch “ blijft de binnenvaart belangrijk” .

Regeldruk
Volgens mevrouw Ongering zou de regeldruk verminderd moeten worden en heeft men wellicht onderschat wat de gevolgen zouden zijn van de eisen die men op de (bestaande) vloot van toepassing heeft verklaard. Ongering stelt dat men bij het vaststellen van de overgangstermijnen voor de nieuwe voorschriften voor bestaande schepen (ROSR) heeft gedacht dat de gestelde termijnen lang genoeg zouden zijn. Op een later gemaakte opmerking vanuit de zaal dat er toch in 2001 al een rapport lag waaruit duidelijk bleek dat dat niet zo was en men wist welke effecten dit zou hebben; een koude sanering van een groot deel van de vloot kleinere schepen, heeft zij niet meer gereageerd. .
Wel gaf zij aan dat men nu verlangt dat nut en noodzaak (voor nieuw in te stellen eisen) aangetoond moeten worden alvorens men ze invoert. Bij dit alles kan, volgens Ongering “de CCR ons helpen” .

Een ander punt van zorg is het tekort aan goed opgeleid personeel. Men is aan het kijken naar het praktijkexamen schipper om dit probleem te lijf te gaan. Verder verdient NAIADES de aandacht waarbij men het marktaandeel van de binnenvaart wil vergroten en er “vergroening” plaats moet vinden.

Tenslotte. Tussen de CCR en de EU is sprake van een institutionele verhouding Waarbij men gezamenlijke regelgeving wil bevorderen terwijl de positie van het eigen land gehandhaafd blijft.

Havenbedrijf Rotterdam
Het havenbedrijf Rotterdam werd vertegenwoordigd door de heer Schoenmakers, Directeur Europese en Internationale Zaken. Zijn visie is dat men vooral moet versterken wat al sterk is. Uitgedrukt in beleid neergelegd in het TEN-T beleid (Trans European Network for Transport). Verder zet de haven van Rotterdam, (zoals iedereen gemerkt zal hebben wat betreft de verhoging van de havengelden (red)), in op het stimuleren van de schone binnenvaart.

De Tweede Maasvlakte.
De havenvisie van Rotterdam behelst natuurlijk ook de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte waarbij de bedoeling is dat het aandeel vervoer per binnenvaart zal stijgen van 40 naar 45% en van het railvervoer van 11% naar 20%.
Deze cijfers sluiten aan bij het ING rapport " herstelpad binnenvaart loopt vertraging op" van maart jongstleden, waarin staat: " **Oplevering Tweede Maasvlakte leidt niet automatisch tot forse groei van de binnenvaart.** Een misvatting is dat de realisatie van de Tweede Maasvlakte en de ingebruikname van nieuwe terminals van Rotterdam World Gateway en APMT vanaf 2014 automatisch tot fors meer lading voor de binnenvaart zal leiden. De Rotterdamse haven versterkt hiermee uiteraard haar concurrentiepositie, maar een groeiend deel van de containeroverslag wordt weer via zee afgevoerd met feeder- of short sea schepen ('transshipment'). Zo is het aandeel achterlandvervoer in 5 jaar gedaald van 76% naar 66%-" .

Rijnvaartcommissaris binnenvaartbedrijfsleven
De heer Muller vertegenwoordigt als Rijnvaartcommissaris het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven in dit orgaan van wet- en regelgeving. Niet alle landen hebben zo'n Rijnvaartcommissaris die uit het bedrijfsleven komt, maar Nederland hecht daar veel waarde aan. Muller zelf vindt het gezamenlijk maken van wet- en regelgeving van groot belang. Hij schetst de verhoudingen tussen de CCR en Brussel, waarbij de laatste niet altijd blij is met de macht die de CCR heeft. De Nederlandse overheid streeft hierbij naar een nauwere samenwerking tussen CCR en EU. Daarom mogen, nee, moeten we voorop lopen. Zo moet innovatief beleid niet tegengehouden worden en moet veiligheid voorop staan. Muller beseft dat het aflopen van de crisishardheidsclausule pijn gaat doen, waarbij hij ook verwijst naar het grote aantal aanpassingen waar men aan moet voldoen.
Maar….we moeten naar de toekomst kijken, en in het vervolg (!) een betere koste/ baten analyse maken!

De verantwoordelijke man
De heer van der Werf is opgetogen dat zo velen gehoor hebben gegeven aan deze netwerkbijeenkomst. In het historisch perspectief plaatst hij de functie van de CCR die ervoor moet zorgdragen dat er vrij verkeer van handel mogelijk is op de rivier. Van der Werf benadrukt hoe de CCR in staat is gebleken te leven in de tijd. Met name is hij er trots op dat Nederland uiteindelijk toegegeven heeft aan het systeem van de vrije markt. Van der Werf roemt de marktobservatie uitgevoerd door de CCR en benadrukt dat men het uitgangspunt van de Akte van Mannheim hoog in het vaandel heeft staan. Sommige zaken gaan niet goed zoals de Donaucommissie en ook heeft Van der Werf wel gemerkt dat er wat problemen waren met de invoering van de CCR eisen bij bestaande schepen. Hij benadrukt daarom ervoor te waken dat hele delen uit het binnenvaartsegment zouden verdwijnen.

Reacties
Hierna was er ruimte om vragen te stellen. De ASV vroeg of de heer van der Werf uit kon leggen dat hij achter regelgeving staat die rechtstreeks ingaat tegen het verdrag van Mannheim, waarin expliciet staat dat er een verbod is van discriminatie tussen vervoersmodaliteiten waar dat ten koste gaat van vervoer over water. De regels waar bestaande schepen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moeten voldoen maakt toch dat zij ten opzichte van modaliteiten als vervoer over de weg en spoor gediscrimineerd worden. Van der Werf reageerde met het antwoord dat dit niet in het verdrag van Mannheim is neergelegd. Daarop werd de volgende passage uit de akte geciteerd "(Volkenrechtelijk deel) De inhoud van het regime van vrije scheepvaart (Weense congres gesloten Akte van 9 juni 1815) doet hierover duidelijke uitspraken:
" Volkomen gelijkheid van behandeling met betrekking tot de vrijheden en vrijwaringen (….) voor al diegenen die het scheepvaartbedrijf uitoefenen Een bijkomend aspect van gelijkheid van behandeling is het verbod van discriminatie tussen verschillende wijzen van vervoer ten nadele van het transport over waterwegen. " Hierop reageerde van der Werf met dat dit slechts om incidentele gevallen zou gaan. Als tegenreactie kwam de vraag hoe dat te rijmen is met het rapport van de RABO bank, oktober jl., waarin aangegeven is dat 75% van de Nederlandse vloot niet aan de eisen zal kunnen voldoen, en de heer van der Werf enkele minuten hiervoor nog had gezegd dat het niet de bedoeling was dat hele segmenten uit de binnenvaart zouden verdwijnen. Daar kon de heer van der Werf geen duidelijk antwoord op geven.
Willem Stam (ASV) reikte vervolgens een geschenk uit in het kader van de benoeming van van der Werf in zijn functie als Secretaris Generaal: Stam gaf een ingelijste offerte van een gerenommeerd bedrijf betreffende de eerstvolgende eisen waar het schip "de Stapper" aan moet voldoen. Het totaalbedrag op de offerte bedroeg 115.000,- voor een schip met een geschatte waarde rond de

60.000,-. De suggestie van de ASV aan de heer van der Werf was om dit in zijn kantoor tegenover zijn bureau op te hangen. De heer Kersten (BBU) ondersteunde de opmerkingen van de ASV vertegenwoordigers en benadrukte dat deze regelgeving zo toch echt een groot probleem oplevert. Sunniva Fluitsma (ASV) deelde mee een pakket te hebben samengesteld van vele brieven, krantenartikelen en andere stukken betreffende oorzaak en gevolg van deze eisen, om aan de heer van der Werf te overhandigen.

De wandelgangen
Na dit officiële gedeelte was het tijd om aan boord van de Maze te stappen om een rondje te varen, te lunchen en te netwerken. Daar trof Fluitsma de heer van der Werf aan en raakten wat verder aan de praat. Opmerkelijke uitspraken werden er gedaan. Zo vroeg de heer van der Werf waarom Fluitsma haar schip niet gewoon als woonboot verkocht, dat brengt tenslotte toch een leuk centje op. Geheel voorbijgaand aan het belang van het voortbestaan in het beroepsgoederenvervoer van dit type schip vindt van der Werf kennelijk dat men het moede hoofd maar in de schoot moeten leggen. Op de reactie dat een varend woonschip ook niet veel meer waard is omdat die ook niet aan de CCR eisen kunnen, maar binnen enige tijd wel moeten voldoen, reageerde van der Werf heel verbaasd. “is dat zo?” Dit was duidelijk helemaal nieuw voor deze secretaris-generaal die al zoveel jaar een spil is binnen de CCR!
Vervolgens vroeg hij mij hoe vaak Fluiitsma nu eigenlijk op de Rijn vaart, implicerend dat dat wel bijna nooit zou zijn, en…..dat de regels alleen gelden als je op de Rijn vaart. Ik kon mijn oren niet geloven. Maar het was nog niet klaar; toen Fluitsma vroeg wat hij er van vindt dat in Nederland tot op de letter van de CCR wet gekeurd wordt maar dat in België en Frankrijk in het geheel niet zo toegepast werd raadde hij aan dan maar in die landen te laten keuren. “ waar gaat het nu om?” , voeg hij “ het gaat er toch om dat je kunt blijven varen?”.Nee,” was het antwoord, “ het gaat erom dat de CCR regels oplegt die een deel van de vloot uitroeit en als die regels niet deugen is het natuurlijk geen oplossing als je zegt dat wij die regels maar moeten zien te omzeilen”. Wel had van der Werf een advies voor ons: Nederland mag zelf bepalen hoe ze met de regels om gaat, dus dat moet je regelen bij het ministerie (!?).
Kortom….een interessant gesprek waarbij Fluitsma hem nog een mooi aandenken aan die vermorzelde binnenvaart overhandigde: de octopus die de kleine binnenvaart aardig in de tang neemt. Ondertussen bleek dat vele andere genodigden wel degelijk geïnteresseerd waren in de opvattingen van de ASV. Die wilden de uitgereikte stukken wel digitaal ontvangen. Daar zal voor gezorgd worden.

Ontvangstcomité
Na deze enerverende ochtend landde de Maze veilig bij hotel New York. Daar werden de gasten opgewacht door 54 schippers uit België, Frankrijk en Nederland die opvielen met hun zwemvesten om aan te tonen hoe veilig de binnenvaart al is.
Van verre werd men het spandoek gewaar tegen de overdreven CCR regelgeving, en gaande over smalle steiger moest men wel langs de schippers die een “ bittere pil” aanboden, en een schrijven waar niet iedere bezoeker van gediend was. Wel heeft van der Werf nog enige woorden gewisseld met de verontrustte schippers. Hij zou zijn best doen, was de boodschap. Maar wat hij wil doen, wanneer en voor wie?
De actie werd beëindigd na een korte uitleg van Fluitsma over hetgeen zich aan boord had afgespeeld. De schippers wilden een signaal geven en dat is in ieder geval gelukt.

Sunniva Fluitsma

Schrijven van de Schippers:
Geachte CCR delegatie en genodigden,

Met deze bliksemactie willen wij uw aandacht vestigen op een sterk groeiend onbehagen onder ondernemers in de internationale binnenvaart t.o.v. de toenemende onnodige regeldruk, in onze ogen van de CCR.

Wij eisen dan ook dat het aflopen van de overgangsbepalingen verordening…. ingetrokken wordt en alleen toegepast wordt bij om, ver en nieuwbouw.

De binnenvaart is veruit de vervoersdrager met de minste ongelukken en ronduit veilig te noemen t.o.v. de andere vervoersmodaliteiten. Het invoeren of veranderen van reglementen zonder nut of noodzaak toetsing afgezet tegen de kosten is voor ons onaanvaardbaar.

Het niet willen verlengen van de crises hardheidsclausule door de CCR geeft bij de uitstek aan hoe

met de bedrijfstak omgegaan wordt. Wij ondervinden meer nog dan in 2009 de economische en sociale gevolgen van de crises elke dag. Alle rapporten zelfs uw eigen bevestigen dit. In uw ivoren toren schijnt dit niet door te dringen.

Zoals de eisen nu liggen zal vooral de kleinere binnenvaart, die een directe concurrent is van de vrachtwagen, in 10 jaar tijd vertrokken zijn van de binnenwateren. Met alle gevolgen voor het milieu van dien. Een CCR beleid dat haaks staat op wat de EU d.m.v. haar witboek wil bereiken

Wij houden de CCR verantwoordelijk voor de groeiende onrust en wanhoop onder ondernemers in de internationale binnenvaart die zij door hun beleid mede veroorzaken en roepen de CCR op om te stoppen met innoveren om het innoveren, te luisteren naar de echte geluiden uit de binnenvaart en hierop het CCR beleid aan te passen.

Namens een verontruste internationale binnenvaart.

AIS

Geachte heer Ten Broeke,

Naar aanleiding van uw verzoek aan het bedrijfsleven betreffende de AIS en ECDIS verplichting in het kader van CCR besprekingen, wil de ASV d.m.v. dit schrijven onze standpunten over dit onderwerp mededelen.

Technisch.
Tijdens een bijeenkomst op 11 september jl. heeft de ASV te kennen gegeven tegen een verplichting van AIS, alsmede de koppeling aan ECDIS, te zijn. Gezien de succesvolle 'vrijwillige' invoering van AIS, inmiddels is ruim 90% van de vloot voorzien van een AIS transponder, is o.i. een verplichting het opleggen van onnodige regelgeving aan de sector. Wij onderkennen evenwel de functie van AIS als hulpmiddel en de daarmee gepaarde bijdrage aan de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Desalniettemin AIS een aantal technische mankementen die structureel en veelvuldig voorkomen die de gebruiker voorziet van informatie die niet overeenkomt met de werkelijke situatie. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden en heeft in Nederland geresulteerd in zeker 1 aanvaring met als gevolg schade aan schip en omgeving. Het invoeren van een wettelijke verplichting draagt bij aan de beeldvorming dat het systeem betrouwbaar is , de overheid gaat toch geen onbetrouwbare systemen verplicht stellen? De betrouwbaarheid van het AIS kan zeker in twijfel worden getrokken en de ASV verzoekt de CCR om hier eerst onderzoek naar te doen en pas dan over verplichtstellen te gaan spreken..

Daarnaast heeft de ASV aangegeven dat het reduceren van het zendvermogen van AIS transponders (zoals ook in het verleden gedaan is bij VHF marifoons) veel technische mankementen kan voorkomen. U heeft aangegeven dat deskundigen het tegenovergestelde concluderen en een vermogensreductie afraden. Wij, als ASV, willen u vragen om dit op een later tijdstip nog nader met de sector te bespreken. Te meer dat wij ook van ter zake deskundige mensen het tegen over gestelde vernemen.

Privacy.
De discussie over de privacy gevoeligheid van de door AIS verspreidde informatie zal weinigen in de scheepvaart ontgaan zijn. De ASV sluit zich aan bij de groep critici die bezwaar maakt tegen de vrije toegankelijkheid van de AIS informatie en de verspreiding daarvan op het internet. Dit is voor de ASV een belangrijk onderwerp. Op schepen werken mensen, specifiek voor de particuliere binnenvaart geldt dat er ook gezinnen aan boord van schepen wonen en leven en dat het hun huis is in de zin van de grondwet. Het verspreiden van AIS gegevens via internetwebsites al Marinetraffic.com zien wij als aantasting van de persoonlijke levenssfeer van alle gebruikers. Daarnaast wordt het oneigenlijk gebruik van AIS gegevens voor bijvoorbeeld criminaliteit middels de verspreiding aan derden in de hand gewerkt. Het waarborgen van de privacy rondom AIS wordt door de CCR en EC nagestreefd. Desondanks zijn er geen signalen die wijzen op actief beleid om de waarborging van de privacy te bewerkstelligen, door zowel de CCR als de EC.

Handhaving.
Wij, als ASV, verwerpen elke vorm van handhaving waarbij AIS gegevens gebruikt wordt voor de vaststelling en bewijsopvoering van een wetsovertreding. Dat volgens de scheepvaartwet het niet mogelijk is om het AIS te gebruiken voor handhavingstaken, is het niet uitgesloten dat het systeem in andere lidstaten van de CCR en EU wel voor dit doel gebruikt gaat worden.
En ook in Amsterdam is men doende om de snelheid van de rondvaart boten te contoleren via AIS op de bekende sites. Hetgeen toegejuicht werd door de politiek ter plaatse.

Rode gasolie / wijzigingen accijnswet.

Per 1 januari 2013 worden wijzigingen in de wet op de accijns van kracht. Hier mee zullen verschillende vrijstellingen voor bijv. landbouwwerktuigen, heftrucks en pleziervaartuigen komen te vervallen. Deze zullen vanaf 1 januari 2013 alleen nog gebruik mogen maken van witte diesel. Daarnaast zal er over de in voorraad zijnde rode diesel accijnzen moeten worden betaald. Voor de beroepsscheepvaart zal er niks veranderen. Er was enige onduidelijkheid ontstaan of het door de wijzigingen nog toegestaan is om rode diesel te gebruiken voor generatoren, kopschroeven en verwarmingskachels aan boord van binnenvaartschepen. Inmiddels is duidelijk geworden dat rode diesel door de beroepsvaart naast voor de voortstuwing, ook gebruikt mag worden voor alle scheepsbehoeften. Hieronder vallen ook oliekachels die gebruikt worden voor het verwarmen van woningen. Desbetreffende artikel uit de wet op de accijns :

Artikel 66

1. Onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen wordt vrijstelling van accijns verleend ter zake van de uitslag tot verbruik van minerale oliën die worden gebruikt:
    - a. voor de aandrijving van schepen of als scheepsbehoeften aan boord van schepen;
    - b. voor de voortstuwing van luchtvaartuigen voor zover het betreft halfzware olie als bedoeld in GN-code 2710 19 21.
2. De vrijstelling als bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, is niet van toepassing met betrekking tot minerale oliën die worden gebruikt voor pleziervaartuigen of plezierluchtvaartuigen dan wel worden gebruikt aan boord van schepen die kennelijk niet worden gebruikt om te varen.
3. Voor de toepassing van deze wet en de daarop gebaseerde regelingen wordt verstaan onder een plezierluchtvaartuig: een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door de eigenaar daarvan of door de natuurlijke of rechtspersoon die het gebruik daarvan geniet door huur of anderszins, voor andere dan commerciële doeleinden en met name voor andere doeleinden dan voor het vervoer van personen of goederen of voor het verrichten van diensten onder bezwarende titel, dan wel ten behoeve van overheidsinstanties.

Meer informatie over de wijzigingen in de accijnswet is te vinden op :
http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/themaoverstijgend/brochures_en_publicaties/rode_diesel_verdwijnt_vanaf_1_jan_2013

Enquete Binnenvaartvervoersmarkt

Wat vindt u van de voorstellen voor te nemen maatregelen gedaan vanuit de ASV middels de brief "Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt" ? Gesplitst in voorstellen op korte termijn en voor de toekomst.
Deze enquete is ook online in te vullen op
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/html/enquete2.htm

Maatregelen gericht op de markt:	Eens Pour	Omeens Contre	**Mesures visant le marché :**
1. Het opheffen (of buiten actief stellen) van overcapaciteit betaald door de banken en of overheid.			1. Retirer (ou immobiliser) les bateaux en surcapacité financés par le secteur bancaire et/ou par les autorités.
2. Het voorkomen van nieuwe (niet gefundeerde) toevoeging van nieuwbouwtonnage			2. La prévention (non fondée) sur l'ajout de nouveaux tonnages
3. Het invoeren van een vorm van markttransparantie, waarbij inzicht wordt geboden in de marktsituatie en prijsontwikkeling			3. L'introduction de la transparence du marché, qui présente la situation du marché et l'évolution des prix.
4. Het invoeren van een vorm van marktordening met een kostprijsgerelateerde benedengrens			4. L'introduction de l'organisation du marché avec une base minimum en fonction du prix de revient

Maatregelen gericht op de bankensector:	Eens Pour	Omeens Contre	**Mesures visant le secteur bancaire:**
1. Een maximum stellen aan de periode dat het bankwezen aflossingen op leningen kan opschorten			1. Fixer une période maximum pour la suspension des remboursements des crédits d'investissements.
2. Het opleggen van regels aan banken voor scheepsfinancieringen omtrent voorkoming van overfinanciering			2. L'imposition de règles au secteur bancaire pour interdire que le sur financement des bateaux se reproduisent.
3. Het opleggen van regels aan banken met betrekking tot hun zorgplicht en verantwoording richting de sector			3. L'imposition de règles aux banques concernant leurs devoirs et responsabilités envers le secteur.
4. Het opleggen van de verplichting aan banken (onder voorwaarden) om kredieten te verlenen aan (kleinere en /of oudere) binnenvaartondernemingen voor noodzakelijke investeringen/reparaties			4. L'imposition de l'obligation pour les banques (sous conditions) d'accorder des crédits d'investissements aux entreprises du transport fluvial, quels soit petites ou anciennes afin de maintenir leurs entreprises opérationnelles sur le marché
5. Het opleggen van criteria aan banken voor de wijze waarop omgegaan wordt met eventuele toevoeging van nieuwe capaciteit aan de binnenvaartvloot, alsmede voor de monitoring van de vloot			5. L'imposition de critères aux banques pour la manière de traiter tout ajout de nouvelles capacités dans la flotte, ainsi que pour la surveillance de la flotte.

Maatregelen voor een stabiele toekomst voor de binnenvaart: 1. Er dienen instrumenten in het leven geroepen te worden waardoor binnenvaartondernemingen ook na de crisis op een fatsoenlijke manier kunnen voortbestaan 2. Maatregelen die met name gericht zijn op het garanderen van minimaal kostendekkende tarieven voor de vervoerders 3. Toepassen van gemeenschappelijke Europese regels inzake fiscale en sociale omstandigheden in de vervoerssector 4. Instellen, toepassen en handhaven van kostprijswetgeving die vervoeren tegen maatschappelijk onverantwoorde vergoedingen onmogelijk maakt 5. De aanbevelingen gedaan door de Europese commissie in het witboek vervoer ter harte nemen en beleidsmatig kiezen voor een significante verplaatsing van vervoer over de weg naar vervoer over water	Eens Pour	Omeens Contre.	**Mesures pour un avenir pour le transport par voies navigables intérieures stable :** 1. Des instruments devraient être mis en place pour permettre une survie des entreprises de la batellerie, de manière décente même après la crise 2. Des mesures qui permettent la garantie d'un prix de revient minimum pour les transporteurs. 3. L'application des règles européennes communes sur les conditions fiscales et sociales dans le secteur du transport. 4. Définir, appliquer et maintenir une législation sur le prix de revient, l'impossibilité de transporter contre des revenus économiquement irresponsables 5. Appliquer les recommandations du livre blanc de la commission européenne sur la politique des transports avec un transfert significatif de la route vers la voie navigable.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

AANMELDINGSFORMULIER

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:

……

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)
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:
O VLAG
O STATUTEN (http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/html/download.htm)

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.

Zwartewaalstraat 37 * 3081 HV Rotterdam
Tel: +31104148585 * Mobiel: +31653190459
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl