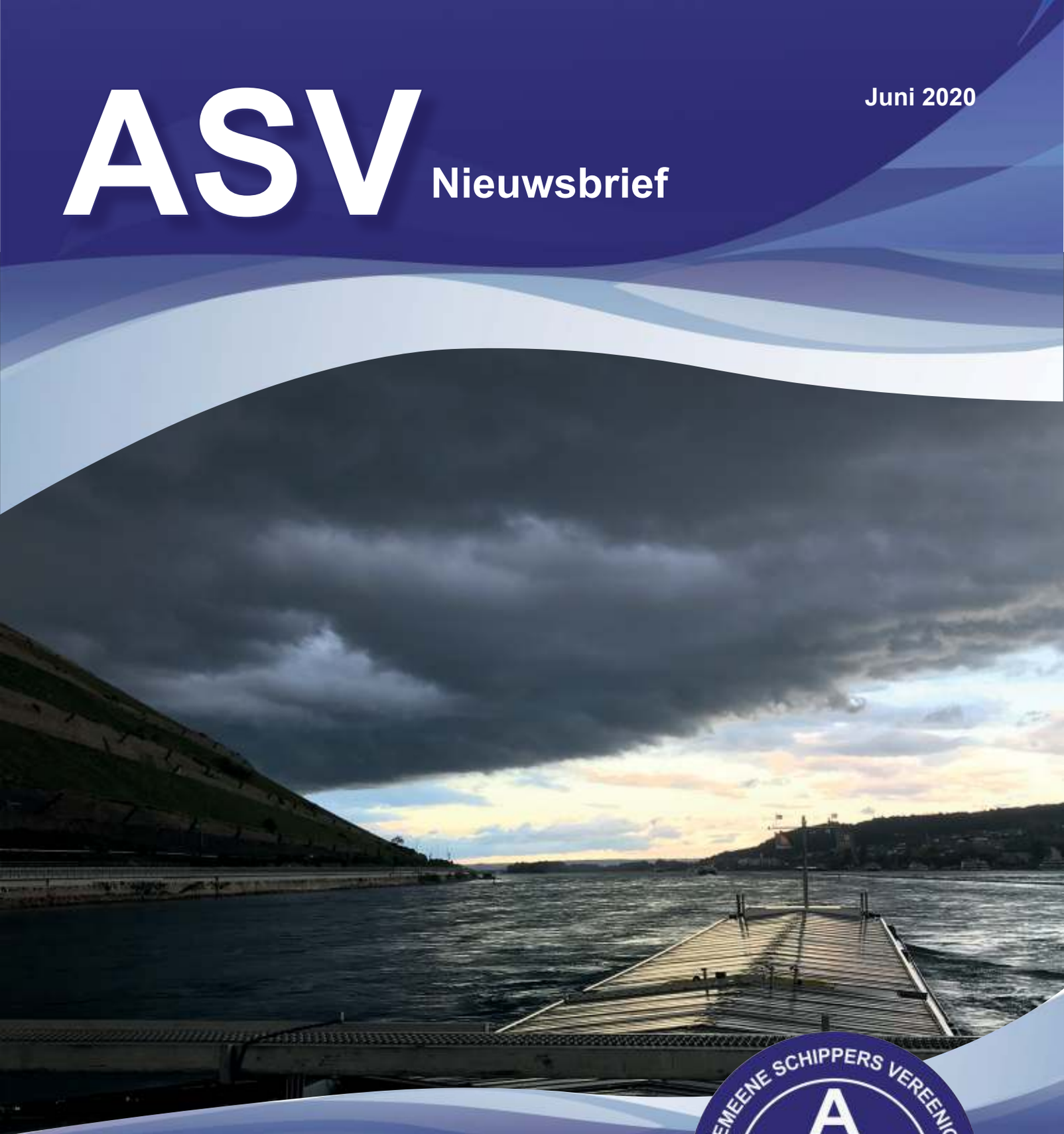
ASV Nieuwsbrief

Juni 2020



CORONA / COVID-19
Fosfine
Nautisch - Technisch
Ligplaatsen
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

Stellingen
De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;
– een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
– een evenredige verdeling van lasten en lusten,
– onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
– het behoud van onafhankelijkheid.
Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;
– functioneel hanteerbare reglementeringen,
– uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
– goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Het zal u niet ontgaan zijn dat Sandd is overgenomen door PostNL. Het gevolg hiervan is dat wij magazines uitsluitend nog geseald naar u kunnen versturen op de voorwaarden van PostNL. De sealmachine die editoo gebruikt, werkt op de energie van hun eigen zonnepanelen.

De seal die om de bladen heen zit is drie keer dunner dan de folie die voorheen werd gebruikt. De huidige biobased folie moet bij het plastic afval worden ingezameld, maar heeft direct of indirect een natuurlijke oorsprong. Meer informatie over biobased vindt u op: http://www.biobasedpackaging.nl/materialen/.

COLOFON

Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

Secretaris
Esther Lubbers
esther-lubbers@hotmail.com
Tel: +31652826731

ASV
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

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

Redactie
Ilse Voerman
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere reporters.

Huisfotografen deze editie:
Liesbeth de Jonge, Esther Lubbers, Tineke Veuger, Jessica vd Akker, Heerenschip, Sunniva Fluitsma, Maarten Valkema.

INHOUD

Voorwoord
4 Crisis in de binnenvaart 2020 en hoe nu verder?

Corona
5 Update Corona crisis
8 Ligplaatsenbeleid binnenvaart steeds nijpender probleem
9 Na 80 dagen vrij

Ligplaatsen
10 Autoafzetplaats IJmuiden na 15:30 gesloten
10 Steun voor Otto en de EvdB
11 Ligplaatsenbeleid Zuid-Holland
11 Reactie op BLN: 'Voldoende ligplaatsen voor binnenvaart'?
13 Ligplaatsen ontnomen Maashaven
13 Verplaatsen van de auto afzetplaats in de Maashaven

De Maashaven
14 De brief van wethouder Kurvers
15 Park Maashaven neemt vastere vorm aan

Crisis binnenvaart
16 Best practices crisis in de binnenvaart
22 Reactie ASV op NML-brief Herstelplan Maritieme sector
24 Het verhaal van het markttransparantieplatform AGORA

Herinneringen aan een vorige crisis
27 Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt

Naast de schepen

CCR/CESNI
30 Verzoek vrijstelling
33 Commerciële bedrijven breiden hun invloed uit via de CCR/CESNI
33 Plenair overleg 26-05-2020

Fosfine
34 Beantwoording kamervragen
37 Persbericht Reactie ASV op beantwoording Kamervragen betreffende Fosfine-incident

Westerschelde: twee stukken plus foto's
38 Westerschelde nog steeds Wild West
38 Alleenvaart op de Westerschelde

Politiek
39 Ter voorbereiding schriftelijk overleg commissie Infrastructuur en Waterstaat
41 SO maritiem van 14 mei 2020: veel inbreng van veel partijen

Flitslampjes
46 Vaartijdenboek en het SAB
46 Slagbomen Empel
47 Laverend door de oorlog
47 Ronddrijvende bakken

Nautisch-Technisch
48 Uitbreiding bedientijd Lemmer

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

Voorwoord

Crisis in de binnenvaart 2020 en hoe nu verder?

45% omzetdaling zal er in het tweede kwartaal plaatsvinden in de binnenvaartsector schrijft de Rabobank. De binnenvaart is de grootste daler in de sector vervoer en opslag na de luchtvaart (-83%). De titel van het Rabobank-rapport is “Coronavirus leidt tot forse omzetdaling” waarbij men uitgaat van een verwachte omzetdaling tot minimaal het najaar. Bij de binnenvaartsector echter was de vervoer- en dus omzetdaling al voor “Corona” aan de gang. Afnemende vervoersstromen vanwege het maken van andere keuzes (minder kolencentrales, minder diervoeders) hebben al eerder geleid tot een aankomende recessie die versterkt wordt door Covid 19 die hele sectoren (zoals de auto-industrie) lam legt.

Ondanks het lage water zijn de vrachtprijzen ingestort. En weer vragen we ons af: wat gaan we nu doen? De race-to-the-bottom lijkt weer helemaal geopend. Bevrachters bieden onder de contracten van andere bevrachters om maar werk binnen te slepen. Schippers staan voor een voldongen feit: slikken of stikken, voor jou een ander. Wil je geen corona-clausule accepteren dan is het werk niet voor jou. De overige voorwaarden zijn helemaal om te huilen: na 2 laad- of losdagen (in plaats van 1) moet je genoegen nemen met 0,30 per ton per dag! Dat is 100,- voor het ter beschikking stellen van een schip (spits) inclusief 2 man gedurende 24 uur. En het argument is dat men nu eenmaal dat met de klant heeft afgesproken.

De ASV heeft diverse charters neergelegd tijdens de overleggen met de minister, bij zowel evofenedex als de CBRB om aan te tonen dat dit een heel ongezonde markt is. Natuurlijk zouden bevrachters erop aangesproken worden maar dat helpt niets want de schipper heeft geen marktmacht, geen inzicht in de markt, geen invloed op de prijzen.

De prijzen die betaald zijn in de “goede” tijd zijn bij lange na niet voldoende om de noodzakelijke reserves op te bouwen voor deze slechte tijden. Evofenedex maakt zich er weinig zorgen over, horen wij bij BNR-nieuwsradio. En dat is terecht, want die schepen zullen heus wel blijven varen, het zijn de individuele schippers die de prijs betalen. Als zij failliet gaan neemt een ander het wel over, zal de gedachte zijn. De tijden van gezamenlijk massaal stilliggen om een betere positie af te dwingen lijken voorbij.

De ASV heeft hierover een schrijven gestuurd aan het Ministerie I&W, CBRB, BLN-Schuttevaer en evofenedex. Kort gezegd komt het erop neer dat we van de vorige crisis moeten leren. En daarmee bedoelen we dat we de betrokkenen (de schippers) ditmaal laten (mee)beslissen over de mogelijkheid om een betere (markt)situatie te verkrijgen.

Wat we niet willen is weer een herhaling van zetten waarbij allerlei commissies opgetuigd worden die over de hoofden van de betrokkenen heen bedenken wat goed voor hen is. We hebben inmiddels te vaak meegemaakt dat we massa’s energie verspillen aan het tegenhouden van plannen die ons niets opleveren (en veel kosten), waarna we met lege handen (en een lege portemonnee) bleven staan.

Daarbij willen we opmerken dat zelfs in de “goede” jaren te veel en te vaak beneden de kostprijs gevaren is, en dat schippers daar door de omstandigheden toe gedwongen blijken te worden.

De ASV heeft daarom in haar schrijven gerefereerd aan datgene waar de schippers in de vorige crisistijd voor hadden willen kiezen en aan datgene wat de schippers absoluut niet wilden, aangetoond middels onderzoeken en enquêtes. Bovendien wil de ASV een langere termijnvisie over de manier waarop deze sector een gezonde sector kan worden die in staat is enige tegenslag op te vangen, te vernieuwen, te innoveren en te vergroenen. Daar moet dus echt iets structureels veranderen.

De discussie daarover is nog niet op gang gekomen maar dat zou o.i. wel moeten en daar mogen we niet te lang mee wachten. Want ook nu weer horen we over plannen die we al kennen uit het verleden zoals bijvoorbeeld sloopregelingen. Regelingen die voor een individu natuurlijk een begrijpelijke uitweg kunnen bieden. Maar de uitwerking op de sector in het geheel hebben we al meegemaakt en dat biedt geen oplossing op langere termijn.

Waar we naar streven is een gezonde (vrije) markt. In een gezonde vrije markt zouden de spelers tegen elkaar opgewassen moeten zijn. Door de structuur in de binnenvaartwereld is dat niet het geval. De schippers bieden een dienst aan maar de voorwaarden worden door anderen bepaald. Dat is niet hoe het zou moeten werken. Het is de schippers niet kwalijk te nemen dat men dit zo laat gebeuren, gezien het feit dat men al tijdens het verdrag van Rome heeft vastgesteld dat de binnenvaart door de aard van de sector nooit zou kunnen functioneren in een volledig vrije markt.

Het is nu ondertussen wel gebleken dat men dat goed heeft gezien.

De ASV heeft in haar schrijven tal van rapporten aangehaald, zowel van banken als van onderzoeksinstanties die aantonen dat deze sector niet gezond is en waarom dat zo is. Wat wij willen is nu met elkaar om tafel om in een open gesprek te komen tot voorstellen waar deze sector werkelijk bij gebaat is. Nu maar ook in de toekomst. Het wordt toch eindelijk wel eens tijd!

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

CORONA / COVD-19

Update corona crisis in de binnenvaart

Rotterdam, 28 april 2020

Aan: de woordvoerder binnenvaart Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat
Betreft: Update corona-crisis in de binnenvaartsector

Hierbij stuurt de ASV u de update toe betreffende de corona-crisis in de binnenvaart.

Hierbij wil de ASV u op de hoogte stellen van de ontwikkelingen i.v.m. het COVID-19 virus en de gevolgen voor de binnenvaartsector, de stappen die al gezet zijn, de stappen die (o.i.) nog gezet zouden moeten worden, onze visie op de toekomst ook na de (gedeeltelijke) lock down voor deze sector.

De update geeft niet alleen de stand van zaken weer, welke (positieve) acties er ondernomen zijn door diverse partijen, maar probeert ook aan te geven, wat nog beter zou kunnen en hoe, hoe zaken tot stand gekomen zijn en welke ontwikkelingen wij wenselijk achten. Bovendien blikken wij vast vooruit naar het werkbaar maken van een 1,5 meter samenleving voor de binnenvaart.

Inhoud van de update:

Hoe groot is de schade voor de sector?
Corona kost binnenvaart 120 miljoen per maand. Zegt CBRB en BLN-Schuttevaer.
CBRB en BLN-Schuttevaer (die naast binnenvaartschippers ook bevrachters, rederijen en verzekeringen als leden hebben) verwachten de komende maanden een terugval van circa 40 procent voor het goederenvervoer en 100 procent voor de passagiersvaart. De omzet van de Nederlandse binnenvaart is normaal circa 2,6 miljard euro per jaar. Daarvan is ruwweg 90 procent goederenvervoer en 10 procent personenvervoer. In het goederenvervoer is de schade circa 80 miljoen euro per maand. De schade in het personenvervoer komt uit op ongeveer 37 miljoen euro per maand.
“Een eerste indicatie van de economische schade voor de binnenvaart als gevolg van de coronacrisis is dus bijna 120 miljoen euro per maand”, concluderen CBRB en BLN. Ze voegen eraan toe dat dit op basis van de Nederlandse CBS-cijfers is. “De binnenvaart is een internationaal opererende sector. De economische impact zal dan ook veel groter zijn.”

Hoe groot is de schade voor de binnenvaartschipper?
Omzetschade voor de sector is één ding, maar wat betekent het voor de (particuliere) schipper?

We kunnen constateren dat -zelfs als de markt normaal is- de binnenvaartsector veelal beneden kostprijs werkt (zie de diverse rapporten: ING, RABO, NICE e.d). Alleen in bijzondere jaren (in geval van laag water) wordt er door bepaalde groepen schippers goed verdiend. Dat betekent dus dat er geen buffer is voor uitzonderlijke gevallen, zoals we dit wel mogen noemen. En dat wreekt zich nu.

De verschillen zijn groot. Heeft de schipper een contract en houdt de bevrachter/verlader zich daar netjes aan, dan zullen de gevolgen (tot nu toe) te overzien zijn. (Vaak wordt er wel iets minder gevaren en wordt dat doorgerekend).
Anderen hebben meteen hun contract vernietigd gezien en moeten op de spotmarkt (of met een aangepast contract) tegen veel lagere tarieven varen.
Weer anderen (die opereren op de spotmarkt) hebben nauwelijks of helemaal geen werk meer. Dit komt voornamelijk omdat samenwerkingsverbanden en bevrachters die contracten hebben afgesloten met verladers en schippers, er alles aan doen om die verladers van schepen te voorzien: zelfs als die schepen honderden kilometers leeg vanaf Nederland naar Frankrijk moeten varen, terwijl in Frankrijk de schepen liggen te wachten op werk. Een heel ongezonde situatie voor de sector in het geheel en natuurlijk ook voor het milieu.

Daarbij geldt ook nog eens dat er bevrachters zijn (inclusief samenwerkingsverbanden) die mede-eigenaar zijn van schepen, die bij hen aangesloten zijn. Dit fenomeen werd al in 2011 geconstateerd:

Uit het NICE-rapport: Marktwerking en samenwerking (2011)
Marktwerking en macht
Er wordt wel verteld dat er bevrachters zijn met deelnemingen in schepen van hun ‘eigen’ schippers. We hebben concrete voorbeelden, waar we in deze rapportage nog niet nader op ingaan. Dit soort bindingen kunnen ook invloed hebben op marktwerking.

Harde cijfers:
Panteia heeft de ASV van een aantal harde cijfers voorzien. Daaruit zagen we o.a. het volgende

- In mei 2018 (“normale” omstandigheden) was het uurloon van een schipper nog geen 13,-
- Door het lage water steeg dit uurloon in oktober en november 2018 tot een maximum van 38,-
- In december 2018 was dit alweer gezakt tot 25,-
- Waarna het constant bleef dalen totdat het in oktober 2019 nog 6,50 bedroeg
- Na een eenmalige opleving in december 2019 waarbij het uurloon 16,- was,
- is het in april 2020 gedaald tot ongeveer 4,-

Voor dit uurloon dient men een schip ter beschikking te stellen over alle papieren en certificaten te beschikken en een enorm financieel risico te lopen. De cijfers gelden voor schepen die voornamelijk varen op de Rijnoeverstaten met man en vrouw aan boord.

Hoe komt het dat de binnenvaart zo hard geraakt wordt?
Als men stopt met produceren is er minder vervoer nodig. Denk aan de stilgevallen auto-industrie (en daarmee vervoer van staal).
Door corona zijn de havens voor containers bij diverse landen gedurende langere tijd gesloten, internationaal was er weinig verkeer mogelijk.
In de havens kwamen de zeeschepen met 30% minder goederen aan, dus dat wordt dan ook minder vervoerd door de binnenvaart.
(Inter)nationaal ligt er veel stil, waaronder bouwprojecten, bij uitstek zaken waar de binnenvaart (zand e.d.) een grote rol in speelt.
Binnenvaart is niet bij uitstek de vervoerssector die verse levensmiddelen e.d. vervoert, zoals nu voor aanlevering bij de supermarkten e.d. nodig is, dus daar is geen compensatie mogelijk.
Juist de afgelopen periode werd de binnenvaart al geconfronteerd met afnemende vervoersstromen zoals kolen en veevoer en dergelijke; dat maakt dat deze sector niet bepaald veel vlees op de bot-

ten had en er al een overcapaciteit aan schepen dreigde (zeker gezien het feit dat er tegelijkertijd nieuwbouwschepen op de markt gebracht werden).
Graan-export naar EU-landen vanuit Frankrijk is de laatste maanden met 335.000 ton afgenomen, terwijl de komende oogst nog erg onzeker is. Frankrijk dumpt aan afbraakprijzen graan op de wereldmarkt. Een groot deel daarvan gaat naar China, wat daarmee (net als Rusland) zijn toch al grote graanreserves nog uitbreidt en naar o.a. Marokko. De export naar overzee is 5 tot 6 maal meer dan voorheen (binnenvaart vervoert granen van Frankrijk vanuit het binnenland naar Rouen waar het overgeslagen wordt naar zeeschepen).
Passagiersvaart is natuurlijk helemaal tot 0 teruggebracht.

Hoe komt het dat de schipper in de goederenvervoerssector zo hard geraakt wordt?
Dan de schipper: door de intransparante markt heeft de schipper geen enkele marktmacht.
Daardoor worden contracten in deze tijd per direct ontbonden.
Daardoor storten de prijzen in (tot wel 50%): het aantal schepen blijft gelijk, het aanbod in werk daalt: daar wordt onmiddellijk gebruik van gemaakt.
Daardoor kunnen schippers opgezadeld worden met corona-clausules, waarbij de schipper alle risico's voor eventueel verlet moet dragen (onder het mom "corona") en de bevrachter/verlader gevrijwaard is daarvan. De Minister heeft zich hiertegen uitgesproken en dat heeft effect gehad, maar het geeft wel de wankele positie aan van de schipper.
Bovendien: Door noodzakelijke reservecapaciteit (voor tijden van laag water) is er geen zelfregulerend vermogen: verhouding vraag/aanbod valt in het nadeel uit van de schipper.

Waarom zien we weinig faillissementen?
Omdat schippers uitstel hebben van betaling van rente en/of aflossing en belastingafdracht wordt de werkelijke crisis nog niet zichtbaar.

Hoe zit het met de hulp aan de schippers?

De TOGS-regeling is niet van toepassing voor goederenvervoer Binnenvaart
Vanuit de binnenvaart kwamen geluiden dat de TOGS-regeling (tegemoetkoming schade COVID 19, eenmalig € 4.000,-) in veel gevallen niet bruikbaar was, omdat daarin de eis was opgenomen dat huisadres en bedrijfsadres niet hetzelfde mochten zijn. In de Staatscourant is nu een aangepaste beleidsregel TOGS gepubliceerd, waarmee dit probleem opgelost wordt, voor de passagiersvaart en de veerdiensten. Het vestigingsvereiste geldt niet voor ambulante ondernemingen, waaronder SBI-code 50.30 (binnenvaart – passagiersvaart en veerdiensten). Zie voor de publicatie https://www.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-22337.html. Maar….het goederenvervoersgedeelte van de binnenvaartsector komt er niet voor in aanmerking: de toevoeging van vrachtvaart (SBI 50.401) is niet op de actielijst opgenomen. Nu wordt er natuurlijk nog wel gevaren, maar er zijn ook voorbeelden waarbij er door corona-effecten helemaal niet meer gevaren (en dus verdiend) kan worden.

Het tegemoetkomen aan personeelslasten
Zal bij rederijen en vooral de passagiersvaart zeker een grote steun zijn. Echter, waar er veel gewerkt is met personeel uit andere landen, is men natuurlijk afhankelijk van de regelgeving aldaar. De NOW-regeling is onvoldoende toegesneden op situatie in de zeevaart vanwege dubbele loonkosten t.g.v. verlof dat niet uitgeoefend kan worden, omdat bemanningen nog aan boord zijn. De vraag is ook of VOF en varende gezinsbedrijven onder de NOW-regeling passen aangezien de regeling alleen van toepassing is voor werkenden, die ook voor werknemersverzekeringen in aanmerking komen en daarnaast niet voor DGA's.

De TOZO regeling gaat uit van een vast adres, ook bij de binnenvaart
De schipper die in Frankrijk al maanden zonder inkomen is, omdat de vaarwegen afgesloten zijn vanwege COVID-19 krijgt geen TOZO-uitkering, omdat hij een briefadres heeft en geen vast adres. Sterker: men heeft de schipper gezegd, dat hij het eigenlijk in de gemeente moet aanvragen waar hij met zijn schip ligt: Frankrijk dus.

Coulance t.a.v. verlopen certificaten, bewijzen en examens
De Minister van IenW heeft een brief aan de Tweede Kamer gestuurd, waarin zij beschrijft dat zij coulance betracht t.a.v. verlopen certificaten, vaarbewijzen en (deel)examens. Vooralsnog wordt een termijn tot 1 juni aangehouden, maar in de brief wordt aangegeven dat afhankelijk van de ontwikkelingen kan worden besloten tot verlenging. Voor de binnenvaart zal Nederland overigens zoveel mogelijk internationaal afgestemde termijnen willen hanteren, daarom staat in de brief dat afspraken in EU- of CCR-verband voor ons leidend zijn. Een prima ontwikkeling, waarvoor onze dank.

Crisishardheidsclausule:
De ASV heeft gevraagd om ook na de (gedeeltelijke) lock down niet direct over te gaan tot de "orde van de dag" maar te bekijken in welke zin dit ook voor langere tijd als crisis gezien kan worden. In dat geval zou de ASV willen voorstellen om voor de binnenvaart de crisishardheidsclausule weer in werking te stellen, zodat er wat licht komt

in de tunnel. Dit is voor dit moment nog niet aan de orde.

Problemen bij bemanningswisseling aangepakt

Ook in de binnenvaart worden problemen ervaren met het wisselen van bemanning. Dit onderwerp is in het maritieme directeurenoverleg van de EU aan de orde gesteld en aan de Commissie is gevraagd om er bij lidstaten op aan te dringen om voor de bemanningswissel zo min mogelijk obstakels op te werpen. In ieder geval zijn er al formulieren ontwikkeld (CCR), waarmee de bemanning eenvoudiger de grenzen kan passeren.

Reguliere controles zijn beperkt

De reguliere controles blijken beperkt te worden om contact tussen mensen te vermijden. Het handhavingsbeleid blijkt zich vooral te richten op wat werkelijk noodzakelijk is i.v.m. veiligheid. Daarvoor zijn we allen zeer erkentelijk.

Ligplaatsenproblematiek is aangepakt, maar kan beter

Minister van Nieuwenhuizen heeft aangegeven dat Rijkswaterstaat coulant zou kunnen omgaan met de maximale ligduur (3x24 uur of 1x24 uur). De schippers ervaren hier wel verbetering in, maar hebben er ook nog problemen mee. Helaas zien we ook juist nu bordjes verschijnen met maximale termijnen van 3x24 uur. Bovendien zien we gemeentes (Schiedam) die wegens corona kades afzetten en daarbij direct aangeven dat men de auto niet meer van of aan boord mag zetten. Gemeentes (Amsterdam) lijken wel soepeler om te gaan met de maximale ligduur (van 1 week) en met betalingsregelingen (Amsterdam en Rotterdam). We zien helaas nog nauwelijks plekken, waar schippers eenvoudig hun schip voor langere tijd kunnen “parkeren” met de nodige voorzieningen. Financieel zien wij geen enkele tegemoetkoming (havengeld) waar dat in ons omringende landen wel zo is.

“Foute” charters en corona-clausules aangepakt, maar nog niet opgelost

De ASV heeft, volgens afspraak, diverse voorbeelden van charters, waaruit (volgens de ASV) blijkt dat er misbruik gemaakt wordt van de situatie, opgestuurd naar Evofenedex. Die blijkt echter niet bij haar leden te kunnen achterhalen welke verladers er zaken doen met de genoemde bevrachters. Daaruit blijkt dat dit een heel ondoorzichtige markt is.

Ook de CBRB heeft inzage gekregen in de verschillende charters en daarbij is afgesproken dat de CBRB contact opneemt met 3 bevrachters die lid zijn van BLN-Schuttevaer en 1 bevrachter die lid is van de CBRB. Hierover hebben wij nog geen nadere informatie mogen ontvangen.

Opvallend: De rol van de bevrachters/ samenwerkingsverbanden

(Samenwerkingsverbanden zoals ELV, PTC en NPRC scharen wij daar ook onder, want zij functioneren ook als bevrachters)

Verladers (de opdrachtgevers) zeggen dat men dezelfde prijs betaalt als voor de corona-crisis (bron: Evofenedex), terwijl bevrachters tegen de schippers zeggen dat verladers minder willen betalen. Er is geen enkel inzicht in de markt voor de schipper wat waar is, wie wat vraagt of aanbiedt, laat staan voor welke prijs en dus heeft de schipper geen onderhandelingspositie (zie de aangenomen motie betreffende een meer transparante markt: AGORA https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/dossier-agora/)

Bevrachters hebben in de vorige crisis dikke winsten gemaakt (is geconstateerd toen een jaar daarna de cijfers bij de KvK opgevraagd werden), terwijl de sector zelf aan het infuus lag. Dat had nooit zo kunnen zijn als bevrachters zichzelf enkel de provisie had toegerekend en/of de markt meer transparant zou zijn geweest. (Overigens is deze handelswijze in ons omringende landen verboden: zowel verdienen aan minder vracht uitbetalen aan de schipper dan men van de verlader ontvangt, als provisie rekenen aan dezelfde schipper).

NICE-rapport (2011):

We krijgen de indruk dat de marges op het niveau van de bevrachtingskantoren door de jaren heen beter is dan die in de schakel van de schippers. De onderbouwing hiervan zien we in de prijzen die betaald worden bij overname van de bevrachtingskantoren. Duidelijk is dat betreffende personen probleemloos kunnen genieten van hun oudere dag. Al dan niet nadat men nog eerst zo’n 2-5 jaar als directeur aanblijft. Het lijkt ook dat het personeel van een bevrachtingskantoor goede primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden kent.

Consequenties huidige beleid:

Schippers varen honderden kilometers leeg naar Frankrijk (Corbeil), omdat er daar volgens hun bevrachter (ELV) geen schepen zouden zijn, terwijl de schepen daar massaal leeg liggen te wachten op werk.

In Nederland zijn er onnoemelijk veel tussenpersonen; de bevrachters, met een destabiliserende werking op de markt. In Nederland mag iedereen zich namelijk bevrachter noemen (tussenpersoon tussen schipper en verlader/klant) zonder papieren of welke eisen waar hij/zij aan moet voldoen dan ook. Er zijn dan ook veel (>100?) “bevrachters” (bron: Bargelink) die allemaal werk proberen te verkrijgen door contracten tegen nog lagere tarieven af te sluiten met verladers. Voor schippers is het slikken of stikken.

Er is door het voorgaande nauwelijks de mogelijkheid geweest een buffer op te bouwen om in dit soort tijden de onderneming te kunnen laten voortbestaan.

Voorstellen vanuit ASV: hoe om te gaan met een 1,5 meter samenleving in de binnenvaart?

Wat de vracht(beroeps)vaart betreft, neemt de ASV als uitgangspunt dat aan boord van een binnenvaartschip sprake is van een huishouden en dat er geen verdere maatregelen nodig zijn dan die van huishouden worden verwacht. Zie de overweging in de laatste alinea.

Mocht het departement het met dat uitgangspunt niet eens zijn, dan creëert men in de binnenvaartsector een onwerkbaarheid, waardoor de sector deels of geheel tot stilstand komt.

Het uitwisselen van ladingdocumenten:

Volgens de ASV moeten de mogelijkheden beter benut worden om alles digitaal te doen.

Het uitwisselen van personeel, indien dit niet meer met één auto mag plaatsvinden. Dit wordt een steeds groter probleem, dus daar moet een goede duidelijke afspraak over zijn die bij iedereen bekend moeten zijn, ook bij de controlerende instanties.

Het betreden van het schip door laad- en lospersoneel en evt. ijkmeesters, controleurs en loodsen.

Hier worden geen duidelijke procedures waargenomen.

Als er op gegeven moment weer maatregelen afgeschaald zouden kunnen worden:

Voorlopig denken wij niet, dat hier speciale regelingen voor nodig zijn. Laten we ons eerst maar concentreren op de “physical distancing”.

Een verdere overweging:

Voor de gezinsvaart komt de dreiging voor besmetting van de wal, dus bij winkelen, bunkeren, papieren, reparaties (monteurs) en het door vreemden betreden van het schip.

Voor rederijschepen zou het misschien helpen als de continue dienst voorlopig wordt verlaten en men 14 uur/dag gaat varen. Dit halveert nl. de kans op besmetting en is tevens een minder groot probleem met wisselen.

Crisismaatregelen:

Op dit moment lijkt het ons sprake te zijn van een crisissituatie, ook op economisch vlak in de binnenvaartsector. Een crisissituatie vraagt om crisismaatregelen. Daar-

om heeft de ASV gevraagd om:

Een meer transparante markt waarbij de prijs die de verlader wil betalen aan de schipper aangeboden wordt door een bevrachter, die zijn inkomen enkel verdient d.m.v. het heffen van provisie.

Een meer transparante markt zodat verladers weten waar de schepen zijn en schippers weten waar het werk is. En er niet nodeloos vele honderden kilometers met een leeg schip gevaren hoeft te worden.

(NICE 2011): "Wat ons is opgevallen is, dat er voor de binnenvaart eigenlijk geen sprake van één keten (of diverse ketens) waarin product verhandeld wordt. In plaats daarvan moeten we het hebben over twee markten: een primaire markt tussen verladers en bevrachters en een tweede markt tussen bevrachters en schippers. [zie de "Slotbeschouwing" voor een uitgebreidere beschouwing hierover en de unieke rol en positie die de bevrachter hierdoor inneemt.] De tweede markt is een afgeleide markt: daar worden de contracten die op de primaire markt worden afgesloten her-verhandeld. Beide markten hebben een eigen dynamiek, hebben eigen toetredingsregels en eigen spelregels. Er is onvoldoende mate van informatie-uitwisseling tussen de twee markten. De schipper heeft geen toegang of invloed op de primaire markt en dat frustreert hem. De bevrachter treedt op op beide markten. Dat geeft hem een unieke positie. Wat er in de secundaire markt gebeurt, kan nooit een marktbedreiging zijn voor de primaire markt. Met oog op de mededinging is dit een heel belangrijke vaststelling."

Het laad-en lostijdenbesluit bindend wordt zoals het in juli 2011 is gemoderniseerd en aangepakt
Laad- en Lostijden Binnenvaart (rapport NICE, 2011)
"De Regeling Laad- en Lostijden Binnenvaart, voortkomend uit Wetboek 8. Diverse schippers klagen dat zij tegen een muur van onwil aanlopen als zij aanspraak willen maken op deze regeling. Deze weigering komen zij bij veel bevrachters tegen. Een schipper die consequent wijst op de "nieuwe Nederlandse wet" moet steeds weer de oude regeling aanvaarden. Onder het mom dat hij anders geen werk krijgt. De Regeling is "regelend recht", d.w.z. dat hij automatisch van toepassing is als er niets anders overeen gekomen wordt."

Na de (gedeeltelijke) lock down
De ASV heeft gevraagd om ook na de (gedeeltelijke) lock down een meer transparante markt blijvend in te stellen, niet direct over te gaan tot de "orde van de dag", maar te bekijken in welke zin dit ook voor langere tijd als crisis gezien kan worden. In dat geval zou de ASV willen voorstellen om voor de binnenvaart de crisishardheidsclausule (waarbij men redelijk eenvoudig aan de CCR/CESNI-eisen kan voldoen) weer in werking te stellen, zodat er wat licht komt in de tunnel. Dit is voor dit moment nog niet aan de orde.

Ik hoop u hiermee een volledige update te hebben gegeven.

Namens bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+31 611887791
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging/

Ligplaatsenbeleid binnenvaart steeds nijpender probleem

Het is crisis in de binnenvaart. Dat betekent weinig werk voor de schepen en als er geen werk is, moet men dus ergens kunnen blijven liggen.

Nu hebben we de afgelopen jaren gezien dat de houding tegenover de binnenvaart was "schepen horen te varen". Dat werd afgedwongen door eerst het beleid van Rijkswaterstaat (gevolgd door provincies) te veranderen in "ligplaatsnemen mag tenzij…" in "ligplaatsnemen is verboden tenzij….." waaraan een maximale ligtermijn gekoppeld is. Wat Rijkswaterstaat betreft een maximale termijn van 3x 24 uur.

Natuurlijk gaat dit geheel voorbij aan de gewone behoeften, noden en omstandigheden die schippersfamilies precies hetzelfde hebben als alle anderen, maar nu in deze "corona"-tijd zien we hoe dit tot steeds meer zichtbare problemen leidt.

Tijdens overleggen met het Ministerie IenW is daarom gesproken over een coulante houding t.o.v. schepen die (noodgedwongen vanwege de coronacrisis) wat langer willen/moeten blijven liggen op ligplaatsen die normaliter voor kortere periode zijn bedoeld. Helaas horen we veel negatieve geluiden van schippers hierover: zij herkennen weinig van een eventuele coulante houding, integendeel.

Los van een stad als Amsterdam die inderdaad niet direct handhaaft als een schip langer dan een week ligt, zien we maar weinig plekken waar de schipper zijn schip met een gerust hart even kan neerleggen.

- Zo horen we dat de 3x24 uur vanuit Rijkswaterstaat nog steeds als een maximum beschouwd wordt. Bij navraag wordt ons verteld dat men wel op bepaalde plekken langer mag liggen, maar dat men niet zegt welke plekken dat zijn, omdat anders "iedereen daar gaat liggen".
- En juist nu wordt na 15.30 uur de autoafzetplaats/ligplaats in IJmuiden met hekken afgesloten, omdat handhavers bang schijnen te zijn voor de crossers die gebruik maken van het terrein.
- Provincie Zuid-Holland stuurt een schip bij Alphen aan de Rijn weg, omdat het schip "het uitzicht bederft".
- Schiedam sluit een kade af en opent pas na veel gezeur weer de afgesloten kade -onder bepaalde voorwaarden- waar de auto's op- en afgezet kunnen worden.
- Bij Ramspol vindt men dit nu juist HET moment om een bordje te plaatsen met een maximale ligtijd van 3x24 uur.

Maar Rotterdam spant wel de kroon in haar ontmoedigingsbeleid jegens ligplaats nemen door schippers.

De ASV heeft hierover op facebook een bericht geplaatst wat inmiddels (na 1 dag) **door ruim 8.300 personen bekeken is en waar al 69 reacties** op zijn gekomen over de wijze waarop er gehandhaafd wordt in de Maashaven, ook ten tijde van corona! De reacties liegen er niet om. De schippers voelen zich weggejaagd uit de laatste haven, waar men langer mag liggen dan 1x, 3x of 7 x 24 uur.

Dit is het bericht dat geplaatst is:

Ligplaats ontnomen, boetes voor schippers:
Schippers zijn problemen in de Maashaven zat.
Schippers zijn verplicht gebruik te maken van de stroomkasten in de Maashaven. Maar als die stroomkasten niet werken (en er is er zelfs 1 weggehaald), dan zijn de consequenties voor de schipper. Er is

nu een stroomkast kapot en 1 stroomkast weggehaald, maar we horen dat er meer problemen zijn met de stroomkasten in de Maashaven.
Onderdelen zouden uit China moeten komen en de mededeling is dat de schipper maar even moet verkassen. Er zijn ook al boetes uitgeschreven. Kortom: de ambtenaren hebben hun zaakjes niet voor elkaar, de ligplaats vervalt daarmee, de schipper krijgt een boete aan zijn broek (een schipper kreeg zelfs 2 boetes).
Hoe was het ook alweer? Gezien de crisissituatie zou men flexibel omgaan met het ligplaatsbeleid? Zouden de BOA's enig idee hebben hoe het voelt – als het water je aan de lippen staat- dat men dan met een bootje 3 man sterk komt melden dat je ook daar maar weer moet vertrekken?
Coulance, een mooi woord dat betekent dat je in een crisissituatie wat begrip hebt voor elkaar. In plaats daarvan wordt het de schippers alleen maar moeilijker gemaakt.
Ondertussen blijven de plannen over een park in de Maashaven steeds rondzingen en nemen duidelijker vormen aan.
Dan helpt het natuurlijk als men aan kan tonen dat er toch maar weinig schepen liggen om die plannen geaccepteerd te krijgen.
Begrip, daartoe wordt opgeroepen horen we, maar hoe ervaart u dat?
Wilt u weten wat de schippers hiervan vinden dan verwijs ik u naar de ASV facebook pagina.

Extra aandachtpunt: ook in de Amsterdamse IJhaven ondervindt men problemen met de stroomkasten. Wij maken dat (op verzoek van Amsterdam) niet breed bekend, maar daar wordt NIET gehandhaafd op het gebruik van stroomkasten, als die kapot blijken te zijn. Waarom is het in Rotterdam zo moeilijk om zelf verantwoordelijkheid te nemen voor eigen falen?

Plannen met de Maashaven wijzen op afnemen ligplaatsen:
Daarnaast ontving de ASV een antwoord op ons schrijven van oktober 2019 op 11 mei 2020. Ik voeg dat hierbij. Ook dat is op facebook geplaatst en ook daar zien we dat de schippers vinden dat het spel niet eerlijk gespeeld wordt en men probeert ook deze laatste haven, waar we langer terecht kunnen, de binnenvaart te ontnemen. U vindt de stukken in de bijlage. Wilt u weten wat de schippers hiervan vinden, dan verwijs ik u naar de ASV facebook pagina.

Onderwerp: BS19 01300 Brief wethouder Kurvers aan de Algemeene Schippers Vereening (ASV) Betreft Aanvraag gesprek tegengaan demotivering binnenvaart Rotterdam

Geachte mevrouw Fluitsma,

Naar aanleiding van uw brief van oktober 2019 treft u bijgevoegd het antwoord aan van wethouder Kurvers.

Met vriendelijke groet,

Team Informatiebeheer Bestuur en Veiligheid
Gemeente Rotterdam
Bestuurs- en concernondersteuning
Bezoekadres: Timmerhuis,
Halvemaanpassage 90,
3011 DL Rotterdam
Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Wij vragen het Ministerie en allen die met ons in gesprek zijn (ook het havenbedrijf Rotterdam) uw belofte gestand te doen en coulance te betrachten met de binnenvaart die op dit moment een bijzonder moeilijke tijd doormaakt.

De ASV heeft het Ministerie, wethouder Kurvers en het havenbedrijf op de hoogte gesteld van deze gang van zaken en heeft haar hoop uitgesproken op korte termijn hier een reactie op te mogen ontvangen.

Namens bestuur en denktank van de ASV
Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV
0611887791

Na 80 dagen vrij, en dan…

Eindelijk, na 80 dagen zijn de schippers in het zuiden van Frankrijk bevrijd. Dankzij de inzet van Minister van Nieuwenhuizen en het Ministerie IenW heeft het vermoedelijk een week korter geduurd, deze gevangenschap, dan het geval zou zijn geweest als er geen aandacht voor deze situatie was gekomen. Dus we zijn blij.

Maar.....nu zijn de lege schepen dan eindelijk op weg naar hun laadplaats, worden ze opgehouden, omdat er een geladen spits achter zit. En volgens de VNF zouden de lege schepen nu dat geladen schip tegenhouden, omdat....je gelooft het niet: de lege schepen de waterplanten los zouden varen. Dus nu worden die lege schepen in dat hele kanaal gedwongen om te wachten op dat geladen schip. Een kanaal van 222 kilometer lang: het Canal entre le Champagne en Bourgogne. Men moet wachten op een geladen schip dat misschien maar 4 km per uur gaat. 220 kilometer en 114 sluizen lang. En gedwongen worden ze, want ze komen er gewoon niet door. De lichten gaan uit. Onvoorstelbaar hoe schippers die al zo te lijden hebben gehad onder het achterstallig onderhoud, nu nog eens met dat argument tegengehouden worden.

En nee, hiervoor kunnen we natuurlijk niet weer bij de Minister te rade gaan. Maar het is stuitend hoe zo'n VNF omgaat met deze schippers.

Ligplaatsen

IJmuiden sluit autoafzetplaats en ligplaats af na 15.30 uur

In het verleden heeft de ASV veel aandacht besteed aan het ligplaatsenbeleid van IJmuiden. Schepen werden gesommeerd te vertrekken, waarbij dat volgens de ASV niet berustte op redelijkheid.

Er is een hoorzitting geweest en er zijn gesprekken gevoerd, maar nu ontving de ASV op 7 mei 2020 het bericht dat het hek aan het crossterrein bij het Binnenspuikanaal te IJmuiden vanaf 6 mei jongstleden niet meer na 16.00 uur geopend wordt.

Dit houdt in dat het officiële autosteiger vanaf dat moment niet meer toegankelijk is.

Behalve dat dit op zichzelf al uiterst raar en ongewenst is, kan het daarnaast tot levensgevaarlijke situaties leiden, wanneer deze ligplaats en autosteiger niet toegankelijk is voor hulpdiensten als ambulance en brandweer.

Men heeft naast de ASV ook bij BLN dit probleem aangekaart, daarmee hopende dat brede aandacht zal leiden tot een zo snel mogelijk herstel van de oude situatie en het terrein weer 24 uur per dag toegankelijk is.

De ASV heeft het in ieder geval onmiddellijk op facebook en twitter geplaatst en de vakpers hierover in kennis gesteld.

Het zou mooi zijn dat al die mooie woorden over steun aan de binnenvaart nu eens resulteerde in betere voorzieningen in plaats van een constante afbraak van datgene wat ons nog rest.

Steun voor Otto Klinkenberg en de EvdB

Meer dan 2.500 lezers hebben onderstaand bericht op facebook gelezen:

“Graag willen wij onze steun uitspreken voor het gevecht van Otto Klinkenberg tegen het weghalen van de ligplaatsen in Mainz. De rechtszaak hierover (waar Iris van de EvdB het woord voert namens Otto) dient a.s. woensdag 3 juni.

Het behartigen van de binnenvaart belangen, waaronder goede ligplaatsen, is een steeds groter belang aan het worden de laatste decennia, en zeker op de Rijn. Wellicht omdat de maatschappij en dus ook de beleidsmakers niet meer de binnenvaart in het hart en hoofd hebben zitten en zo met de rug naar onze wereld staan, zonder echt te beseffen welke prestaties zij levert? Ja we varen stilletjes vele, vele tonnen weg, haast ongemerkt. Is het daarom dat men klakkeloos de goede ligplaatsen verwijdert en geen geld beschikbaar wil stellen en plaats in wil ruimen voor de binnenvaart of in ieder geval op zijn minst een luisterend oor wil bieden? Nee, het lijkt bij stadsbesturen altijd erop dat ze kiezen voor vrachtwagens, ondanks de files en het domineren in het straatbeeld, de uitstoot en de niet-bereikte modal shift die overheden en EU willen.

Vele steden zijn groot geworden dankzij de binnenvaart, net als sommige havens, maar het lijkt alsof de binnenvaart niet meer op waarde wordt geschat die ze verdient!

Met het grootste gemak worden bolders, palen en ringen verwijderd, havens omgebouwd tot toplocaties voor luxe woningen, zonder enige vorm van alternatieven voor de binnenvaart. Gewoon weghalen en klaar is men met de binnenvaart.

Daarom waarderen we het enorm dat de EvdB het er niet bij laat zitten en voor de rechten van de binnenvaart knokt!

Wij wensen Otto, Iris en de EvdB dan ook zeer veel succes bij de rechtszaak en hopen op een goede afloop voor de binnenvaart!”

Velen hebben hun steun op facebook aan hen betuigd.

Ligplaatsenbeleid Zuid-Holland

En toen was het genoeg. De FRANTO deed niet meer mee met de ligplaatsencaroussel en bleef liggen waar ze lag, in het Merwedekanaal bij Gorkum. Na een week moet je wegwezen, want een ander wil ook wel eens liggen. Dat vinden wij onzin, want we gaan niet in rook op als we wegvaren. Er is geen werk en waar moeten we heen? Als we vertrekken, moeten we weer een andere plek hebben en daar moet dan weer iemand anders weg etcetera. Waar zijn we mee bezig?

Tegelijkertijd wordt er op plekken zoals bij Gorkum, waar in het verkeersbesluit duidelijk staat dat dit bedoeld is voor varende vrachtschepen, wel recreatievaart toegestaan groter dan 20 meter. Dus schermt men met een verkeersbesluit waar de provincie zichzelf niet aan houdt. Wij doen er niet meer aan mee.

Dat leverde natuurlijk veel gezeur op: een enorme sticker op het raam, dat we moesten verkassen, telefoontjes en een (goed) gesprek met de ambtenaar, die belast is met de uitvoering.

Maar we gingen niet weg.
Hoe zat het met die coulance die beloofd was i.v.m. corona-tijd? Daar had de provincie niets mee te maken, dat was met Rijkwaterstaat afgesproken (die dat dan ook weer niet bepaald uitdraagt naar de schippers toe, helaas).
We moeten zeggen: er waren veel partijen die ons hierin steunden; het Ministerie IenW ging het navragen bij de directie van de provincie, Tweede Kamerlid (PVV) van Aalst zocht contact met de provincie, Statenlid van Aelst (SP) heeft de druk op de ketel enorm vergroot en dat leek te leiden tot een soort van resultaat. We hoorden (niets is zeker, niets staat op papier) dat er (voorlopig) niet gehandhaafd zou worden. Wellicht worden de schippers (er zijn er nu al 3 met zo'n sticker) dan nu wel met rust gelaten, omdat het corona-tijd is. Maar we gaan hierover in gesprek met de Provincie om aan te geven, dat hier nu toch echt eens iets structureels moet verbeteren, en niet alleen bij de provincie Zuid-Holland. Kom op toch met de stimulering van de binnenvaart!

David Twigt en Sunniva Fluitsma
m/s Franto

Reactie op BLN: 'Voldoende ligplaatsen voor binnenvaart'?

Precies op het moment dat de FRANTO weigert nog langer zinloos te verkassen vanuit Gorkum waar men 1 week mag liggen, voelt BLN de noodzaak om in weekblad Schuttevaer te vermelden dat er geen ligplaatsprobleem is.

Hoe zit dat? Wie heeft er gelijk? Is er eigenlijk wel een "gelijk"?

De Franto, met aan boord de woordvoerder van de ASV, heeft haar ongenoegen over het zinloos verkassen van schepen bekendgemaakt aan alle partijen. Niet alleen de provincie Zuid-Holland (de beheerder van het Merwedekanaal), ook het Ministerie I&W en diverse Kamerleden werden op de hoogte gesteld van de gang van zaken.

Schippers niet geraadpleegd
Opvallend is dat het Ministerie op precies dezelfde wijze reageerde als we in de krant kunnen teruglezen: "noch BLN-Schuttevaer, noch Rijkswaterstaat herkennen het probleem, er wordt geen tekort aan ligplaatsen gesignaleerd". Waarop onze reactie was: als er geen tekort is waarom worden de schepen dan zinloos weggestuurd met het argument "een ander wil ook wel eens liggen?"

Hoe komt BLN-Schuttevaer aan haar uitspraak? Dat lezen we ook in de krant (precies dezelfde tekst overigens als we te horen hebben gekregen van het Ministerie naar ons toe) *"Wij hebben elke week een gesprek met Rijkswaterstaat, het Ministerie en havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam over de beschikbare ligplaatsen'(…) 'Deze worden wekelijks gemonitord, maar wij zien nog geen tekort."*

Dus het Ministerie vraagt aan BLN-Schuttevaer wat de ervaringen zijn, die haar informatie haalt bij het Ministerie (Rijkswaterstaat is tenslotte ook het Ministerie). Kennelijk is hoe de schippers het ervaren helemaal niet aan de orde.

Gelukkig hebben al heel wat schippers op dit artikel gereageerd en het lijkt ons van belang die reacties mee te nemen in de oordeelsvorming over deze problematiek, want dat is wat degenen ervaren die het betreft en namens wie er gesproken wordt. Diegenen die dag na dag zien dat de situatie verslechtert, zoals recentelijk in Friesland, tot voor kort gekend als een binnenvaartvriendelijke provincie, waar nu ook overal bordjes zijn geplaatst met maximale ligduur van 3x24 uur.

Onnodige risico's, onnodige vervuiling, onnodige kosten

Het is natuurlijk heel begrijpelijk dat het Ministerie (Rijkswaterstaat) geen probleem ziet; voor hen is er ook geen probleem. Zolang al die schepen netjes binnen de paar dagen wegvaren en een andere plek zoeken en daar de schepen dus ook weer weg varen etc. is er voor Rijkwaterstaat, havens of provincies niets aan de hand.
Degenen die een probleem hebben, zijn degenen die zichzelf via deze methode onzichtbaar dienen te maken. Degenen die zinloos vele kilometers varen, ook als het hard waait en er dus onnodig risico's genomen moeten worden, onnodig kosten gemaakt worden en het milieu belast wordt. Is dan in dit geval het milieu opeens helemaal geen issue meer? Mond vol over vergroenen, maar de eenvoudigste manier om het milieu te ontlasten, niet nodeloos varen, is kennelijk niet in het beleid opgenomen. Bizar toch?

"Maar dat is niet waar dit artikel over gaat",

horen wij zeggen. Het gaat erover over of deze Corona-periode de ligplaatsenproblematiek heeft vergroot. Inderdaad is datgene waar BLN-Schuttevaer zich over uitspreekt of er een opeenhoping van schepen zichtbaar is vanwege "corona". De ASV zegt daarentegen dat deze slechte tijd voor ONS (de schippers) duidelijk voelbaar maakt, dat er een tekort is aan plaatsen waar schepen zonder gezeur langer kunnen blijven liggen, plaatsen met de juiste voorzieningen. Dit is niet nieuw en is niet ontstaan door corona, maar als je in deze tijd, waarbij de omzet met 45% gedaald is, tot de groep schepen behoort waar geen werk voor is, dan is het des te wranger dat je steeds weggejaagd wordt.

Stilligpolis niet mogelijk

Daar komt nog eens bij dat schippers hierdoor geen gebruik kunnen maken van de stilligpolis zoals verzekeringsmaatschappijen aanbieden. Daarbij is de verzekeringspremie veel lager en krijgt men wegens de Corona-crisis nog eens 10% extra korting op de premie (dat is nog eens coulance!).
Voorwaarde daarbij is dan wel dat je minimaal 30 dagen aaneengesloten op dezelfde plaats blijft liggen. Als je overal na een paar dagen tot een week met de 'ligplaatsen-carrousel' mee moet draaien, kun je nooit aan die voorwaarde voldoen. Dus wordt de schipper wéér extra op kosten gejaagd. Je loopt namelijk 50% korting op je premie mis (op P&I 75% wanneer geen personeel hebt).

Dat dat alles niet opgepikt wordt door het Ministerie, provincies en havens is heel treurig, maar dat een belangenorganisatie als BLN-Schuttevaer dit moment niet aangrijpt om samen met de schippers dit probleem aan de kaak te stellen en in plaats daarvan precies datgene verwoordt wat het Ministerie uitspreekt, is wel heel erg zorgelijk.

Ligplaatsen ontnomen Maashaven

Ligplaats ontnomen, boetes voor schippers: Schippers zijn problemen in de Maashaven zat

Schippers zijn verplicht gebruik te maken van de stroomkasten in de Maashaven. Maar als die stroomkasten niet werken (en er is er zelfs 1 weggehaald), dan zijn de consequenties voor de schipper. Er is nu een stroomkast kapot en 1 stroomkast weggehaald, maar we horen dat er meer problemen zijn met de stroomkasten in de Maashaven.

Onderdelen zouden uit China moeten komen en de mededeling is dat de schipper maar even moet verkassen. Er zijn ook al boetes uitgeschreven. Kortom: de ambtenaren hebben hun zaakjes niet voor elkaar, de ligplaats vervalt daarmee, de schipper krijgt een boete aan zijn broek (een schipper kreeg zelfs 2 boetes).

Hoe was het ook alweer? Gezien de crisissituatie zou men flexibel omgaan met het ligplaatsbeleid? Zouden de BOA's enig idee hebben hoe het voelt – als het water je aan de lippen staat- dat men dan met een bootje 3 man sterk komt melden, dat je ook daar maar weer moet vertrekken?

Coulance, een mooi woord dat betekent dat je in een crisissituatie wat begrip hebt voor elkaar. In plaats daarvan wordt het de schippers alleen maar moeilijker gemaakt. Begrip, daartoe wordt opgeroepen horen we, maar hoe ervaart u dat?

Ondertussen blijven de plannen over een park in de Maashaven steeds rondzingen en nemen duidelijker vormen aan. Dan helpt het natuurlijk als men aan kan tonen, dat er toch maar weinig schepen liggen om die plannen geaccepteerd te krijgen.

Verplaatsen van de auto afzetplaats in de Maashaven

Het Havenbedrijf Rotterdam (HBR) heeft besloten na alle voors en tegens de auto-afzetplaats in de Maashaven te verplaatsen naar een nieuwe locatie: invarend over bakboord bij het begin van de muur.

Aanleiding hiervoor zijn de bouwwerkzaamheden ter hoogte van de huidige auto-afzetplaats. Het zou onveilig zijn, volgens de gemeente, voor fietsers en voetgangers tijdens de bouwwerkzaamheden en de afzettingen daar!

Het is de bedoeling dat het verplaatsen van de auto afzetplaats zo snel mogelijk gerealiseerd wordt.

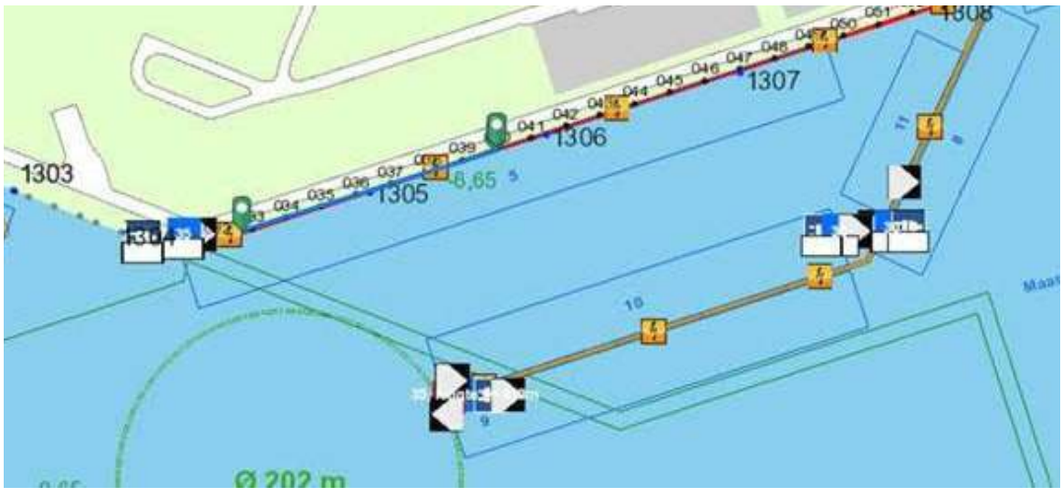
Echter hierbij is de afspraak gemaakt dat de huidige auto-afzetplaats beschikbaar wordt als ligplaats voor de binnenvaart, met een werkende walstroomkast, voordat de auto-afzetplaats wordt verplaatst.

Op deze manier is er geen sprake van capaciteitsverlies in de Maashaven en zal de verplaatsing de binnenvaart zo min mogelijk ongemak opleveren en kunnen grote schepen beter gebruik maken van de auto-afzetplaats.

Het HBR heeft de zorg van de ASV over het afmeren naast een bouwput en de mogelijke hinder die dit op kan leveren voor de afgemeerde schepen, besproken met de gemeente. Zij zullen hierover het gesprek aangaan met de aannemer over de veiligheid, verlichting en eventueel 'rondvliegend' afval. Mochten jullie toch hinder ondervinden, breng ons (de ASV) of het HBR hiervan dan op hoogte, dan zal het HBR hierover contact opnemen met de gemeente.

N.a.v. de vraag van de ASV om bijvoorbeeld op de kade naast het schip te mogen parkeren, daar waar de parkeerplaatsen zijn vervallen door bouwwerkzaamheden, heeft het HBR aan de gemeente gevraagd of het mogelijk is dat bij het verplaatsen van de auto-afzetplaats, zij het parkeerbeleid nog eens onder de loep willen nemen. Er zijn verschillende zones waar zich parkeerplaatsen bevinden; de gemeente gaat na of en hoe er eventueel meer parkeerplaatsen beschikbaar kunnen worden gesteld voor de binnenvaart. Ondanks dat dit geen taak is van de Havenmeester, zal het HBR in dit geval wel een vinger aan de pols houden over dit onderwerp.

Het HBR zegt ons toe ons op de hoogte houden van de ontwikkeling.



De nieuwe auto-afzetplaats zou dus tussen de groene markeringen komen, dat is 150 meter. (afb. HBR)

Maashaven

Park Maashaven neemt vastere vorm aan

Hoewel het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) blijft volhouden dat er zeker niets veranderd aan het aantal ligplaatsen in de Maashaven, zien we tegelijkertijd een Rotterdamse gemeente die er alles aan lijkt te doen zoveel mogelijk Maashaven te bestemmen voor een park. Het argument is (natuurlijk): mensen willen wonen en we kunnen niet anders dan bouwen en daar is groen voor nodig.

In oktober 2019 heeft de ASV een brief hierover geschreven aan de wethouder (zie bijlage in de nieuwsbrief) en daarop kwam al een antwoord na meer dan 6 maanden!

Democratisch proces?
Ook hebben David Twigt en ondergetekende verleden jaar gevraagd om in te mogen spreken bij een Raadsvergadering, omdat het project “dempen en bouwen” gepresenteerd zou worden aan de Raad. Maar we werden gebeld door de griffie, dat het allemaal nog niet aan de orde was en we zeker van tevoren op de hoogte zouden worden gesteld wanneer we wel in zouden kunnen spreken.

Toevallig zag bestuurslid Esther Lubbers dat wij “op de rol” staan om in juli in te spreken, maar officieel weten wij van niets. Een vreemde gang van zaken toch?

Reactiedocument
De wethouder heeft niet alleen na dat half jaar een brief geschreven, hij heeft ook nog een “reactiedocument” meegestuurd. Dat reactiedocument gaat over de keus, die de bewoners gemaakt zouden hebben betreffende het park. Dit is op zich al vreemd, want er zijn afspraken gemaakt met de binnenvaart over een getijdenpark en hoe groot dat zou mogen zijn. Maar nu wordt de bewoners een keus gegeven uit 3 mogelijkheden waarbij 2 daarvan aanzienlijk meer ruimte nemen voor het park en dus veel minder ruimte overlaten voor de binnenvaart. Kennelijk kan men de afspraak zomaar schenden, onder het mom “de bewoners willen dit nu eenmaal”. Dat de schippers ook “bewoners” zijn, lijkt niet doorgedrongen, in ieder geval wil de politiek daar kennelijk weinig van weten.

Wat staat er o.a. in het Reactiedocument?
Men schrijft:

Rotterdam blijft groeien. Er komen steeds meer inwoners bij. Dan is het belangrijk om genoeg woningen te hebben, maar ook groene plekken in de stad waar bewoners hun vrije tijd kunnen doorbrengen. Vooral de oude stadswijken in Rotterdam-Zuid zijn ’stenig’. Zo is het idee ontstaan om een park in de Maashaven te realiseren.

Het park zou in het oostelijk deel van de Maashaven moeten komen. Dat zorgt voor groen in de stad en biedt ruimte om te recreëren aan bewoners van de omliggende wijken en de stad als geheel.
Om het idee te toetsen is de gemeente een participatietraject gestart. Aan bewoners en bedrijven in de omliggende wijken is de vraag gesteld wat zij vinden van het idee om een park in de Maashaven te maken.

Daarbij zijn ook drie modellen van het park voorgelegd waarop mensen konden reageren. Omdat Rotterdam-Zuid een jonge populatie heeft, was er bijzondere aandacht voor de inbreng van kinderen en jongeren. Naast dit participatietraject zijn door de gemeente ook andere belanghebbenden gesproken. Tijdens het participatietraject hebben een kleine 400 mensen hun reactie gegeven. De gemeente bedankt iedereen die heeft meegedacht, hartelijk voor de inbreng. Die heeft een plek gekregen in dit reactiedocument.

Dit document beschrijft het verloop van het participatietraject, de opmerkingen en ideeën die naar voren zijn gebracht en wat de gemeente met deze waardevolle informatie gaat doen.

Voorbereiding op opoffering groot deel van de Maashaven?
Vervolgens zien we de parken zoals we al eerder bericht hebben, maar we zien ook de sturende teksten. Zo lezen we dat men vooral veel waarde hecht aan wat de jongeren vinden en vervolgens:

“*Tijdens de centrale bijeenkomst – waar veel mensen uit Katendrecht en binnenvaartschippers aanwezig waren – leek de voorkeur uit te gaan naar een kleiner park. Bij het Stadslab Maashaven was juist weer veel animo voor het grootste park (Stad en Park) dat alle wijken met elkaar verbindt en de meeste ruimte voor activiteiten biedt. Kinderen en jongeren uit de buurt waren enthousiast over een park en gaven daar hun eigen invulling aan.*

Naast discussie over de grootte van het park werden ook veel ideeën en suggesties gegeven. Over de voorzieningen die moeten komen in het park, was men opvallend eensgezind: een grasveld, drinkwaterfontein, picknicktafels, waterspeelplaats, toiletten en kunstwerken scoorden bij zowel het Stadslab als de bewonersbijeenkomst het hoogst. Deze moeten volgens de bewoners dan ook zeker een plek in het park krijgen. Veiligheid en overlast in het park zijn een aandachtspunt. De bereikbaarheid vanuit de verschillende wijken kwam ook als belangrijk onderwerp naar voren. De barrières aan de Zuid- en Oostzijde (metro, kruispunt en weg) werden vaak genoemd.”

Het is duidelijk: we worden voorbereid op het van tevoren omarmde idee om zoveel mogelijk van de Maashaven op te offeren voor een park en er ook nog een brug overheen te plaatsen.
Dus: terwijl de afspraak is dat het park de afmetingen zou krijgen van het “getijdepark” laat men bewoners in groepjes discussiëren over de 3 verschillende parken. Daarmee wordt dus gezegd dat men lak heeft aan de afspraak.

Uit het document:

Uitkomsten gesprekstafels Stad en Park (het grootste park)
Wat is de algehele indruk van dit model? Veel deelnemers van het Stadslab zijn zeer positief over dit model, omdat het de drie verschillende wijken het beste met elkaar verbindt en daarmee als meest rechtvaardig wordt gezien. Ook biedt dit model de meeste ruimte voor allerlei (culturele) initiatieven van bewoners en organisaties. Kritiek klinkt ervan uit (natuur)organisaties, Havenbedrijf en de binnenvaartschippers: dit model schendt de huidige afspraken over de maximale contouren van het park. ‘Het voelt als bouwen in andermans tuin.’ Ligplaatsen verdwijnen voor een groter park. Er is in dit model te weinig aandacht voor de invloed van de golfslag en het getijde. Hier laten we kansen liggen op het gebied van natuurontwikkeling.

Steun voor de binnenvaart
Gelukkig wordt in dit document wel duidelijk dat er steun is voor de aanwezige binnenvaart in de Maashaven vanuit de walbewoners.

Zo lezen we ook:

“Het verdwijnen van ligplaatsen is een belangrijke constatering en wordt door deelnemers uit de haven en binnenvaart als onacceptabel bestempeld. Bij de deelnemers die meer op de wal actief zijn, is begrip voor deze opstelling en worden suggesties gedaan om meer interactie te creëren tussen park en binnenvaart. Kun je ligplaatsen beter koppelen aan het park en op welke manier kan voorlichting over de binnenvaart een plek krijgen in Park Maashaven? Geef de binnenvaart een plek in het ontwerp is een veelgehoorde reactie. Walstroom is bijvoorbeeld niet alleen handig voor de schippers maar ook voor organisatoren van activiteiten.”

Jongeren versus schippers?
De wijze waarop dit aangepakt is, waarbij bewust niet binnen de contouren van de afspraken is gewerkt, vinden wij beschamend. Aan de jeugd wordt gevraagd wat ze graag willen en nu mogen de schippers gaan vertellen dat dat wat hen betreft niet kan? De schipper, die al geen kant op kan, maak je tot boeman die jongeren dat leuke plekje met bioscoop en wat al niet meer niet zou gunnen. Eigenlijk (ik spreek nu op persoonlijke titel) vind ik deze manier van werken onder de gordel. BAH!

Tenslotte
Het HbR schijnen wij aan onze zijde te hebben wat betreft behoud van de ligplaatsen, maar de vraag is maar of het HbR de politieke keuzes kan weerleggen. Wij denken zeker te weten van niet.
Sunniva Fluitsma

Het hele reactiedocument vindt u op de ASV site

Antwoord van wethouder Kurvers

Gemeente Rotterdam
College van Burgemeester en Wethouders

Geachte mevrouw Fluitsma,

In uw brief van eind oktober haalt u het voorstel “Dempen en Bouwen” van voormalig raadslid Van Eikeren aan en uit u uw bezorgdheid namens ASV over het beleid voor de binnenvaart in Rotterdam, en in het bijzonder rondom de Maashaven.

Het PvdA-initiatiefvoorstel “Dempen en Bouwen” staat los van de lijnen die de gemeente nu aan het uitzetten is.

Ten eerste studeren wij op de mogelijke ontwikkeling van de stad, de wijken en de Maashaven op korte en langere termijn. De studies zijn ter voorbereiding op verdere planvorming voor het gebied, als onderdeel van de ‘Strategische Verkenning Verstedelijking’. Uiteraard wordt hier rekening gehouden met de bestaande kaders en afspraken met betrokkenen, waaronder de binnenvaart.

Ten tweede werken we op dit moment aan een masterplan voor een park in het oostelijke deel van de Maashaven. Om het idee van een park in de Maashaven te toetsen, hebben we afgelopen november met vele partijen gesproken. Zo hebben we participatiebijeenkomsten gehouden, te weten Stadslab Maashaven op 19 november en een bijeenkomst voor bewoners en bedrijven in de directe omgeving op 27 november. Goed om te vernemen dat ASV hier ook bij aanwezig was.

Voor het masterplan maken we gebruik van de reacties die we hebben opgehaald, zie bijgevoegd reactiedocument. Een duidelijk signaal was dat mensen zich zorgen maken over het mogelijk verdwijnen van ligplaatsen voor de binnenvaart.

Het masterplan zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2020 naar het college van burgemeester en wethouders gaan. Zij zal dan besluiten of geld vrijgemaakt wordt voor het park. Daaruit volgt een voorstel aan de gemeenteraad, die uiteindelijk beslist of het park er daadwerkelijk gaat komen.

Bij groen licht wordt alles verder uitgewerkt in een inrichtingsplan. Hierbij zullen we bewoners en andere belanghebbenden zoals ASV op verschillende momenten informeren en vragen om hun mening. Ook wordt het bestemmingsplan Katendrecht aangepast.

Ik hoop u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd. Indien u nog vragen of opmerkingen heeft kunt u contact opnemen met de verantwoordelijke projectmanager de heer Marcel van Blijswijk, mp.vanblijswijk@rotterdam.nl
Tot slot wil ik u danken voor uw betrokkenheid.

Met vriendelijke groet,
Bas Kurvers
Wethouder Bouwen, Wonen en Energietransitie Gebouwde Omgeving
Bijlage: Reactiedocument Park Maashaven (20bb000995)

Crisis binnenvaart

Best practices crisis in de binnenvaart

(corona) Crisis in de binnenvaart 2020 en hoe nu verder? Input van de ASV

N.a.v. het conference call gesprek van 14 mei jl. betreffende de (corona)crisis in de binnenvaart is er een suggestie gedaan om de “best-practices” te bekijken. De ASV onderschrijft het idee om op zo kort mogelijk termijn scenario’s uit te werken aangaande de (nabije) toekomst voor de binnenvaartsector. Dat deze corona-crisis voor de binnenvaart nog grote gevolgen zal hebben, mag duidelijk zijn. Om niet alle stappen opnieuw te zetten, die al ooit gezet zijn, en onnodig tijd te verliezen, heeft de ASV een duik in de archieven gedaan en wil hiermee dit initiatief van harte ondersteunen. Wij hopen dan ook op korte termijn met elkaar hierover van gedachten te kunnen wisselen.

Het bestuur van de ASV.

Inhoud:

Pag. 2 een situatieschets/ de crisis van 2009
Pag. 3 quotes en rapporten (gedurende diverse jaren)
Pag. 4 Een greep uit ondernomen acties in willekeurige volgorde
Pag. 5 Voorstellen tot oplossingen
Pag. 6 Reactie schippers op diverse voorstellen:
- Resultaten enquête “de schipper aan het woord”
- Maatregelen waarvoor het kabinet zich zou moeten inspannen (volgens de geënquêteerden)

Pag. 7 Reactie op het Crisisberaad Binnenvaart 2009
Pag. 8 Conclusies symposium marktwerking (2015: ASV, Ons Recht, BLN-Schuttevaer)
Pag. 9 Mogelijke maatregelen voor een stabiele toekomst voor de binnenvaart
Pag. 10 De geschiedenis van de sloopregelingen/ sloopfonds/ reservefonds en IWT-platform:
Pag. 11 Conclusie IWT-platform
Pag. 11 Nawoord ASV

Bijlagen:

- Ernstige verstoring binnenvaartvervoersmarkt (2012)
- Position paper ASV: Markt en beprijzing (2016)
- Voorstel aanpak crisis
- Marktobservatiesysteem

Een situatieschets

- Na een korte opleving (WO I) stort in 1922 de binnenvaartmarkt (wederom) in
- Crisis in de jaren 30
- Gevolg: een gereguleerde markt (Evenredige Vrachtverdeling/ schippersbeurzen)
- bodemtarieven: (kostprijs + opslag voor in stand houden reservecapaciteit)
- toerbeurtsysteem EV (Evenredige Vrachtverdeling)
- Diverse sloopregelingen: schippers betalen (zelf!) om overcapaciteit uit de markt te halen
- Oud voor nieuwregeling: tonnen scheepruimte inleveren bij nieuwbouw (of boete)
- In 1975 schippersacties tegen poging afschaffing EV. EV blijft bestaan
- In 1998 (eigenlijk 2000) afschaffing gereguleerde markt (schippersbeurzen): de vrije markt moest zijn werk doen
- Stimulering vanuit de overheid (fl. 500.000, -) van commerciële samenwerkingsverbanden. Er ontstaan meer samenwerkingsverbanden (zoals de ELV)
- De Vrijwillige Toerbeurt wordt daarmee ondermijnd
- Gevolg: Prijsdumping: Prijzen dalen met 30%
- Nieuwbouw gestimuleerd door overheid en banken: Overcapaciteit → Structurele crisis
- In 2008 de economische (banken) crisis→ Conjuncturele crisis
- EVO (destijds): trots dat verladers 1 miljard hebben bespaard op de binnenvaart

Recenter, de crisis van 2009:

2009: Financiële situatie schippers verzwakt door:

- Overcapaciteit (schepen > 2.000 ton)
- Gebrek aan markttransparantie (zie rapporten en quotes verderop in dit schrijven)
- Gebrek aan marktmacht (zie rapporten en quotes verderop in dit schrijven)
- Gebrek aan een efficiënte marktpolitiek (zie rapporten en quotes verderop in dit schrijven)

Direct gevolg:

- Lage vrachtprijzen (zie rapporten en quotes verderop in dit schrijven)
- Afnemend eigen vermogen (Solvabiliteit)

Indirect gevolg: Sector is niet langer in staat om (tijdig)

- te investeren in
    - Veiligheid,
    - Milieuvriendelijke innovaties,
    - Gekwalificeerd personeel.
- Hypotheek af te lossen
- Rente over hypotheeklening te betalen

Gevolg:

- (Te veel) kleinere schepen zijn gesloopt
- Schepen staan “onder water” (schuld is groter dan de waarde van het schip)

Quotes en rapporten

Rabobank OP Koers: 2012:

- “je ziet dat mensen voor regulier onderhoud van hun schip al bij de bank aankloppen”

ING 2012: Herstelpad binnenvaart loopt vertraging op:

“Binnenvaartmarkt functioneert niet goed:

- Slechte onderhandelingspositie binnenvaart tegenover de opdrachtgever
- Groot ondernemersrisico: lage vrachtprijs, ladingonzekerheid, waardedaling schip
- Ondernemersrisico voor binnenvaartbedrijven staat niet in verhouding tot de marktmacht
- Capaciteitsgroei en zwakke vervoersvraag leiden tot uitblijven duurzaam herstel”

ING 2013 Herstel Binnenvaart uit zicht:

- “Er worden nog steeds casco’s afgebouwd en in de vaart gebracht
- Veel oudere schippers/eigenaren blijven om financiële redenen doorvaren waardoor het opvolgingsprobleem wordt uitgesteld
- Faillissementen dragen niet bij aan krimp van de vloot maar leiden tot een vicieuze cirkel
- Omdat vrijwel uitsluitend kleine, oude schepen worden gesloopt blijft schaalvergroting druk uitoefenen op de markt”

CBS 2015: “Meer lading, maar omzet blijft achter.”

Uit: Rapport Nijenrode (Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart):

“In de binnenvaart is behoefte aan een ‘agora’: een plaats waar alle informatie, vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en de actuele prijsvorming op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.”

ING: Herstelpad binnenvaart loopt vertraging op (maart 2012):

- “Als zelfregulering niet werkt is inmenging van de overheid een voorstelbaar alternatief.
- Denkbaar is dat er een ‘bodem’ in de markt wordt gelegd
  (dit ligt echter gezien de tijdgeest van liberalisatie niet voor de hand)”

ING 2012: Sterke uitbreiding en schaalvergroting nog niet verwerkt

“De Nederlandse droge ladingvloot heeft begin 2012 een omvang van 4.650 schepen. De gemiddelde capaciteit bedraagt 1.470 ton per schip, waarbij de verschillen in grootte sterk oplopen.
Anticiperend op voortgaande groei is de droge ladingvloot de afgelopen 5 jaar met ruim 500 schepen gegroeid, waarbij de capaciteit van een nieuw schip met 3.000 ton aanzienlijk groter was dan het vlootgemiddelde. Toen het vrachtvolume in de droge lading in 2009 een duikvlucht maakte (-24%),
ontwikkelde zich een flinke overcapaciteit (figuur 15). Met het herstel van het vrachtvolume is de overcapaciteit afgenomen, maar voorlopig nog niet verdwenen. Gezien de trage groei van het vrachtvolume zal dit naar verwachting ook langzaam gaan. Begin 2012 bedraagt de overcapaciteit in de droge ladingvaart bij benadering nog zo’n 13%. Dit komt bij de gemiddelde capaciteit neer op zo’n 600 schepen. Al met al is de verwachting dat het nog tot 2017 zal duren voor de overcapaciteit grotendeels is weggewerkt.”

Een greep uit ondernomen acties In willekeurige volgorde

- 2009: Crisisaanmelding (Nederland en België)
- Aanstellen Binnenvaartambassadeur
- In werking stellen transitie comité
- Enquête SP: De schipper aan het woord
- Stilleggen schepen in België (en deels Frankrijk en Nederland)
- Gesprekken met Europese Commissie DG MOVE over de crisis
- Voorstel oplegregeling
- Voorstel sloopregeling
- Plan aanpak economische situatie: ASV/ Ons Recht-Notre Droit/ La Glissoire
- Enquête Ons Recht-Notre Droit en ASV
- Rondetafelconferenties (Europees en nationaal)
- Vele rapporten: Nijenrode, RABO Bank, ING-bank, Universiteit Antwerpen, Binnenvaartambassadeur etc.
- Crisisberaad
- Schippersraadplegingen
- EUBO opgericht

- Krediet Unie opgestart
- Koninklijk Besluit (België): verbod beneden de kostprijs te vervoeren
- Wet ingesteld verbod vervoeren voor dumpingtarieven (België)
- (Veel) vragen in de Tweede Kamer om actie van de minister
- Symposium Marktwerking (ASV/ONS RECHT)
- Hoorzitting commissie I&M Markt en beprijzing
- 2012: Internationale Schippersactie in Brussel in 2012 door Ons Recht-Notre Droit (Be), La Glissoire (Fr) en ASV (Nl), waarbij gevraagd wordt om
  - o crisisaanmelding,
  - o Europees Vervoersbeleid en
  - o verbod om beneden de kostprijs te vervoeren.

Voorstellen tot oplossingen

ING: herstelpad binnenvaart loopt vertraging op (maart 2012):
- Als zelfregulering niet werkt is inmenging van de overheid een voorstelbaar alternatief.
- Denkbaar is dat er een 'bodem' in de markt wordt gelegd
  "(dit ligt echter gezien de tijdgeest van liberalisatie niet voor de hand)"

ASV, Ons Recht-Notre Droit en la Glissoire presenteren in 2012 een voorstel aan de Europese Commissie:
Voorgestelde Maatregelen voor Europa:
- Werk maken van een reële Europese transportpolitiek
- Een uniformiteit en harmonisering van de sociale regels
- Een uniforme regeling treffen rond arbeid- en loonvoorwaarden van de bemanningen.
- Een uniforme regeling treffen rond het verplichte aantal bemanningsleden
- Een uniforme regeling treffen rond de laad- en losvoorwaarden
- Een uniformiteit en harmonisering van de fiscale regels voor de binnenvaartondernemingen uit de hele Europese unie.

ING 2013 (Herstel Binnenvaart uit zicht): ING pleit voor een "warme" sanering
Vermindering van 200-250 schepen van 2.000 ton (om de druk van de markt te halen)"
(omdat dat beter zou zijn voor de binnenvaartsector, de banken en de overheid dan een koude sanering.)
Uit bijeenkomsten blijkt dat dit idee geen draagvlak heeft
Transitie comité 2013
- Pleit voor een sloopplan voor ongeveer 200 schepen à 2.000 ton (via petitie aangeboden)

Reactie ASV aan de Tweede Kamer op het voorstel van een (warme) sanering van de vloot:
1. *de overcapaciteit blijft zitten in de markt waar hij nu ook al zit: de grote schepen.*
2. *Je vernietigt een heel (essentieel) segment schepen.*

De kleinere (beneden 2.000 ton) zijn of worden al gesloopt, dan neem je nu ook de 2.000 tonners, dan bestaan er binnenkort alleen schepen boven de 2.000 ton, de maat die momenteel het minst rendabel is, dat is slecht voor de hele sector

3. *Er is geen draagvlak voor: Schippers gaan daar niet weer voor opdraaien*

AGORA: ASV werkt het plan uit van het Rapport Nijenrode "AGORA"*:
- Heeft overleg met DG MOVE, (is dit mogelijk? Ja, het is mogelijk)
- Gesprekken met de ESO (presentatie),
- Een rondetafelgesprek met de commissie infrastructuur en milieu (markt en beprijzing)
- En een aangenomen motie om dit uit te voeren.
- Na overleg door Ministerie IenM met evofenedex, BLN-Schuttevaer, EBU, en CBRB blijkt er - buiten de schippers- geen draagvlak te zijn voor dit voorstel

** een plaats waar alle informatie, vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en de actuele prijsvorming op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.*

Reactie schippers over diverse voorstellen
Er zijn veel bijeenkomsten geweest, plannen gesmeed en personen in functies aangesteld ter bestrijding van de crisis in de binnenvaart. Echter, deze plannen konden niet of nauwelijks rekenen op draagvlak vanuit de schippers. Dat heeft geresulteerd in veel verloren tijd, energie en geld en bracht feitelijk geen enkele verbetering wat de positie van de schippers betrof. Het was wachten op de volgende klap. Daarom: voordat we weer veel tijd verliezen hier alvast een beeld van de mening over de situatie en het oordeel, dat de schippers zelf gaven in de vorige crisis over bepaalde voorstellen.

Resultaten enquête "de schipper aan het woord":
Heeft de huidige economische crisis **merkbare gevolgen** op uw werk of inkomsten?
- (Sterk) negatieve gevolgen 91,6%
- Neutraal/ geen gevolgen 7,7%
- (sterk) Positieve gevolgen 0,7%

Ik vind dat **er (tijdelijk) bodemprijzen** voor vrachtmoeten worden ingevoerd.
- (Zeer) mee eens 68,7%
- Neutraal 14,5%
- (zeer) Mee oneens 16,8%

Ik vind dat **nieuw afgebouwde schepen** voorlopig **niet op de markt** moeten komen.
- (Zeer) mee eens 71,3%
- Neutraal 17,6%
- (zeer) Mee oneens 11,1%

Ik vind dat er (tijdelijk) een systeem van **poolvorming** moet worden ingevoerd.

- Mee eens/ Zeer mee eens 22,8%
- Neutraal 28,2%
- (Zeer) mee oneens: 48,9%

Ik vind dat het mogelijk maken van vervroegde **pensioenen** (deels) betaald zou mogen worden uit de fondsen voor de **sloopregeling.**

- (Zeer) mee eens 55,4%
- Neutraal 21,0%
- Mee oneens 23,5%

Ik vind dat er **geen** (nieuwe) **staatsgaranties** mogen worden afgegeven voor nieuwbouwschepen > **2000 ton.**

- (Zeer) mee eens 79,3%
- Neutraal 9,9%
- (zeer) Mee oneens 10,8%

Vervolg reactie schippers over diverse voorstellen

Antwoord op:
Ik vind dat het kabinet zich moet inspannen om de volgende maatregelen mogelijk te maken

- Geen garantiekredieten meer verstrekken voor financiering van nieuwbouw van schepen/ uitbreiding van de vloot. 72,0%
- (Tijdelijk) instellen van bodemprijzen 67,7%
- Het vrijstellen van de CCR-eisen voor schepen van ouder dan 30 jaar 66,7%
- Het (tijdelijk) opleggen van nieuwe schepen 62,1%
- Het afstellen of herzien van alle nieuwe CCR-regels voor alle schepen 53,2%
- Het mogelijk maken dat oudere schippers eerder met pensioen gaan 47,8%
- Kortere vaardagen instellen (van bijvoorbeeld maximaal 14 uur per dag) 37,7%
- Kortere vaarweek invoeren (maximaal 6 dagen per week varen) 34,0%
- De toegang tot kredieten/ leningen tijdelijk vergroten 29,4%
- Importverbod op schepen 28,8%
- (Tijdelijk) invoeren van een systeem van poolvorming 23,4%

Reactie Op het Crisisberaad Binnenvaart 2009
Doel:

- Herfinanciering voor binnenvaartbedrijven die niet in staat zijn door technische oorzaken hun bedrijf voort te zetten
- Uitgangspunt: failleren en veilen van binnenschepen voorkomen,
- Tegenprestatie eigenaren: nemen deel aan “schepenpools”,

(met het oogmerk in crisistijd tot kostenreductie te komen en/of tijdelijk vraag en aanbod van scheepsruimte en lading beter op elkaar af te stemmen).

Verkeerd bezig:	63.4%	719 stem(men)
Nergens voor nodig	21.4%	243 stem(men)
Goed bezig:	15%	171 stem(men)
Totaal aantal stemmen:		1133

Conclusies symposium marktwerking (2015: ASV, Ons Recht, BLN-Schuttevaer)

Conclusies: *Die getrokken tijdens het symposium zijn door de aanwezigen: BLN-Schuttevaer (spreker: Hester Duursema), ASV en Ons Recht naar aanleiding van vraagstelling aan de zaal:*
Belangrijkste Conclusies: de binnenvaartmarkt voldoet niet aan de regels van de vrije markt

- Zelfregulering blijkt onmogelijk te zijn
- Krachtenbundeling heeft alleen zin als het mag leiden tot hogere tarieven en meer marktmacht voor de schipper
- De overheid zou een rol moeten spelen, want DE vrije markt werkt niet

Specifiek:

1. **Conclusie 1**: De aanwezigen ondersteunen het idee van het invoeren van een AGORA
   (een plaats waar alle informatie, vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en de actuele prijsvorming op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.)
2. **Conclusie 2**: Als zelfregulering niet werkt is inmenging van de overheid een voorstelbaar alternatief.
3. **Conclusie 3**: Het is wenselijk en denkbaar dat er een ‘bodem’ in de markt wordt gelegd.
4. **Conclusie 4**: Men is voorstander van stoppen met beïnvloeding van de markt door extreme uitstel van betaling rente en aflossing
5. **Conclusie 5**: Men is voorstander van
   - Een verbod om beneden de kostprijs te vervoeren.
   - Maatregelen betreffende de kostendekking en
   - Vervoerscondities.
6. **Conclusie 6**: Men is voorstander van het tot stand brengen van de beloofde markttransparantie
7. **Conclusie 7**: Men is voorstander van het invoeren van een goed presterend marktobservatie systeem
8. **Conclusie 8**: Men is voorstander van het doorberekenen van de (alle) maatschappelijke kosten van transport aan de veroorzaker ervan (Europees)
9. **Conclusie 9**: Samenwerken is geen doel op zich,

- Samenwerken is een middel en moet ergens toe kunnen leiden:
- Samenwerken moet mogen leiden tot een betere marktmacht voor de binnenvaart
- Samenwerken moet daarmee ook mogen leiden tot hogere tarieven voor de binnenvaart
- Alleen dan heeft het zin om op groter gebied samen te werken.

Dit gold voor de vertegenwoordigers van alle aanwezige organisaties: Ons Recht, ASV en BLN.

Mogelijke maatregelen voor een stabiele toekomst voor de binnenvaart:
Instrumenten ontwikkelen op een fatsoenlijke manier kunnen voortbestaan.

Specifiek:
- Maatregelen gericht 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.
- Aanbevelingen gedaan door de Europese commissie in het witboek vervoer moeten ter harte genomen worden

Voorstellen 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.

De geschiedenis van de sloopregelingen, het sloopfonds/reservefonds en het IWT-platform:
Omdat ook nu weer stemmen opgaan (de heer van Lancker, voorzitter van de ESO) om alweer een sloopregeling in te stellen en om duidelijk te maken waarom hier absoluut geen draagvlak voor zal zijn onder de schippers (zeker niet als zij het zelf moeten financieren), vindt u hierbij een overzicht van de gang van zaken zoals ze de afgelopen decennia zijn verlopen.

Na eerdere nationale sloopregelingen:
in 1989 start met saneringsregeling die bestond uit
1. Een sloopregeling en
2. “Oud voor nieuw”-regeling.

Opzet regeling:
- Oude en overbodige scheepsruimte uit de markt halen door eigenaren daarvoor een sloopuitkering te geven en
- Door heffing op nieuwbouw ongebreidelde uitbreiding te voorkomen.

Tussen 1989 -1998 volgenden verschillende slooprondes

Het geld voor de sloopuitkeringen bijeengebracht door

- Een sloopbijdrage van de actief varenden,
- De “oud voor nieuw”-boetes die door ondernemers is betaald die nieuwe schepen in de vaart brachten
- De sloopuitkering, de “oud voor nieuw “-heffing en de sloopbijdrage waren gebaseerd op de tonnage van het schip

Het Reservefonds
In het Reservefonds zat nog, door Nederlandse schippers opgebracht:

droge lading	duwboten	tankvaart	totaal
9.829.841,00	398.964,00	11.552.659,00	21.781.464,00

Exclusief rente e.d. (dat gaat naar de overheid)

Mogelijkheden benutten Reservefonds:
Volgens richtlijn VO 718/1999 kon het geld besteed worden (artikel 3 lid 4 en 5).

1. **Aan crisismaatregelen: (zelfs in 2008 vond men het geen “crisis”)**
2. **Aan maatregelen welke zijn:**
   - vervroegde pensionering of omscholing van ondernemers in de binnenvaart
   - omscholing van werknemers
   - vorming van commerciële samenwerkingsverbanden
   - aanpassing van schepen t.b.v. verbetering arbeidsomstandigheden en veiligheid
   - bijscholing van binnenschippers/ ondernemers
   - innovatie en vergroening
3. **Aan de overige mogelijke maatregelen t.b.v. de binnenvaart:**
   Aan de benutting van de gelden is de voorwaarde verbonden dat ESO en EBU dit gezamenlijk aanvragen (oftewel het eens zijn over de besteding) Maar dat deden ESO en EBU niet.

Wat deed EBU en ESO wel?
Na lobby van ESO en EBU is de verordening in 2014 gewijzigd.
Toegevoegd: het geld van de binnenvaartondernemers kan nu ook besteed worden aan het versterken van Europese organisaties van binnenvaartondernemers (ESO en EBU dus)

Argumenten vanuit ESO en EBU om geld niet aan de schipper terug te geven:
- *“Vervroegde pensionering is een persoonlijke zaak en sowieso uit de tijd.*
- *Omscholing is gezien de arbeidsmarkt niet nodig en*
- *Verreweg de meeste schepen zijn zodanig gemoderniseerd dat er goede en veilige arbeidsomstandigheden zijn.*
- *Met betrekking tot de vorming van commerciële samenwerkingsverbanden is het wachten op goede en levensvatbare initiatieven.”*

Argumentatie ESO en EBU voor het oprichten van het IWT-platform (Inland Waterway Transport platform):
“Dit platform zal zich inhoudelijk onder meer richten op professionalisering/bijscholing van ondernemers, innovatie en vergroening.”

Conclusie IWT-platform (ASV): IWT= niet OK

Van het geld opgebracht door de schippers dat bestemd was voor de schippers, hebben ESO en EBU 6 miljoen aan zichzelf uitgegeven via het in januari 2019 opgerichte IWT-platform (Vertegenwoordigers van het Europese IWT-platform: Christiaan Van Lancker (ESO), Leigh Wootton (ESO), Theresia Hacksteiner (EBU), Paul Goris (EBU), Nik Delmeire (ESC), Gerard Kester (ESO), Alain Devos (ESO), Philippe Grulois (EBU)). De gebieden waarop men zich concentreert, zijn gebieden waar ESO en EBU en de CCR/CESNI zich al op concentreerden. Dus wat doet men met die € 600.000,- per jaar?

Wij zien tot op heden geen overzicht van de uitgaven, noch van datgene waarbij men op welke wijze dan ook ondersteuning aan de (particuliere) binnenvaartschipper biedt.

Dus reken niet op draagvlak onder schippers om nu weer met een fonds te komen waar men in moet storten onder (valse) beloftes.

Nawoord ASV:
De ASV heeft haar best gedaan gedurende een langere periode vanuit verschillende invalshoeken feiten en meningen op een rijtje te zetten. Natuurlijk zijn wij “gekleurd”. We komen tenslotte op voor een specifiek belang: dat van de schipper/ondernemer in de binnenvaart (goederenvervoer). Maar dat neemt niet weg, dat dat in zekere zin ieders belang is. Tenslotte is het verarmen en incompleet maken van deze binnenvaartvloot in niemands belang. Zeker gezien de milieuontwikkelingen, de laag-waterproblematiek en de problemen op de weg gaat het de hele maatschappij aan dat er een gezonde en complete binnenvaartsector is. Dus laat dit een aanzet zijn om met elkaar van gedachten te wisselen en dat we het deze keer, vanaf het begin, doen samen MET de schippers als het OVER de binnenvaartschippers moet gaan.

Namens bestuur en denktank van de ASV,

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Reactie ASV op NML-brief Herstelplan Maritieme sector

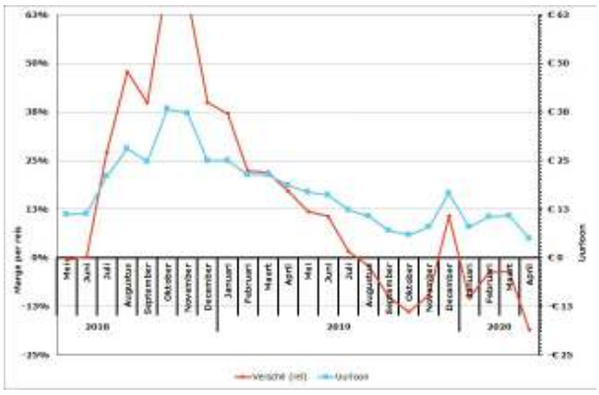
Tijdens de conference call van 14 mei aanstaande staat op de agenda o.a. de NML-brief Herstelplan Maritieme sector.

De ASV voelt zich genoodzaakt op voorhand op deze brief te reageren, omdat we onaangenaam verrast waren over het feit dat we het volgende in de brief lezen: “Namens de voorzitters van alle branches binnen de maritieme sector roepen wij u op dit initiatief te ondersteunen en ruimhartig uw medewerking aan de uitvoering hiervan te geven, te beginnen met de instelling van een interdepartementale/publiek-private taskforce om de invulling van het plan met concrete projecten te kunnen bespreken.”

Omdat de ASV, als belangenbehartiger van de particuliere binnenvaart, niet betrokken is geweest bij het opstellen van de brief, zijn wij genoodzaakt op deze wijze onze inbreng te geven. Eerder heeft de ASV over een aantal van deze onderwerpen een brief aan Minister van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) geschreven. Deze brief staat niet op de agenda. In deze reactie zullen we daar daarom o.a. aan refereren.

Algemene opmerking betreffende het schrijven:
De 4 actiepunten in het herstelplan focussen eigenlijk slechts op met de maritieme sector te maken hebbende infrastructuur en toeleveringsbedrijven. Zeevaart en visserij worden expliciet genoemd, binnenvaart nauwelijks. Dat kan niet toevallig zijn, maar dat betekent wel, dat binnenvaart als apart aandachtspunt op de agenda moet. Dat had gekund middels de brief, die wij als ASV aan Minister van Nieuwenhuizen gestuurd hebben, waarin diverse aspecten betreffende de binnenvaart onder de aandacht werden gebracht.

We weten dat de binnenvaartsector hard getroffen wordt, maar omdat niet alle vrachtschepen stilliggen (zoals bij andere onderdelen van de binnenvaart zoals passagiersvaart) is de code van de vrachtvaart een ontbrekende SBI-code. Toch zijn er natuurlijk heel wat individuele drama’s die zich op dit moment afspelen (https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/spitsenschippers-varen-weer-na-tachtigdagen) Gezien de laatste berichten zijn we er nog lang niet, wat deze crisis betreft. Het wordt dan ook tijd om de bakens te verzetten.
(https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/vooral-binnenvaart-holt-achteruit-north-sea-port),



(https://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt/2020/05/06/aan-de-reis-tarieven-verder-omlaag/)

Passagiersvaart
Daar waar wel inmiddels hulp is voor de passagiersvaart, wil de ASV extra steun daarvoor ondersteunen wat betreft de passagiersvaart, die een belangrijke rol speelt in de Nederlandse economie en daar ook aan bijdraagt, zoals chartervaart en (fiets)vakantieboten en rondvaartbedrijven. Terughoudender is de ASV over een eventuele roep om een noodfonds, als dat ook gericht zou zijn op de internationaal varende passagiersrederijen. (https://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/roep-om-noodfonds-voor-de-passagiersvaart). Een (groot) aantal schepen vaart met (bijna) louter personeel uit landen buiten Nederland. Als in Nederland voor dat personeel geen belasting is betaald, dan zou o.i. geen Nederlands belastinggeld naar zo’n rederij moeten gaan.

Wat betreft punt 2 uit de brief: Inzet Groeifonds en launching customership voor innovatieve verduurzaming
In de brief lezen we: *“Een jaar geleden heeft de maritieme sector een Green Deal met de overheid gesloten, gekoppeld aan het Klimaatakkoord. Dit schept wederzijdse verplichtingen tot het verduurzamen van de gehele scheepvaart*”

De ASV wil er nogmaals op wijzen dat in de Green Deal voortdurend omschreven werd dat er sprake was van “***een streven naar***”, waarbij de ASV deze deal niet getekend heeft waarvan de reden bij u bekend mag zijn.

We lezen bovendien: - *We moeten voorkomen dat werknemers massaal hun baan verliezen in één van de meest innovatieve en cruciale sectoren van Nederland. Versnelling en verduurzaming bieden daarbij een sleutel tot de oplossing, waar wij graag samen met u de schouders onder zetten.*

De ASV vraagt zich af: Uit welk oogpunt is dit geschreven? Gaat het hier om de werknemers aan boord bij de schepen of de toeleveranciers, die de vergroeningsproducten verkopen? Wat de binnenvaartsector zelf betreft is verduurzaming geen oplossing om een baan te behouden. Dat zou alleen gelden voor de toeleveranciers. Op welke wijze wordt het mogelijk gemaakt dat er verduurzaamd wordt?

Wij willen erop wijzen dat nog steeds de voorgestelde subsidies wederom blijken te gaan naar slechts een beperkt gedeelte van de binnenvaartvloot. Anderen kunnen er geen gebruik van maken. Dat is ronduit een slechte zaak als we echt “de binnenvaartvloot” willen vergroenen. Nieuw aspect in het kader van de vergroening is bijvoorbeeld de in het vooruitzicht gestelde stimuleringsregeling van 71 miljoen voor het terugdringen van de stikstofuitstoot. Daarvan zijn de voorwaarden nog niet bekend, afgezien van de stelling, dat deze alleen mag worden toegepast voor het installeren van SCR-katalysatoren, die i.i.g. al niet voor alle schepen (met beperkte ruimte) toepasbaar zijn en niet in de verscheidenheid van vaarsituaties werkzaam zijn. Ook roetfilters vallen buiten deze regeling, daarop moet dus weer een andere regeling worden aangevraagd. In die zin maakt deze regeling een slechte beurt in vergelijking met de ons omringende landen, waar alle type schepen gebruik kunnen maken van hoge subsidies om schonere motoren te plaatsen.

Tenslotte lezen we: *“Nederland wil wereldleider emissieloze schepen worden op basis van duurzame innovaties”*: Voor nieuwe projecten en uitvindingen of oplossingen die daadwerkelijk vergroenend zijn, kan daar niet veel op tegen zijn. Echter, gaat dit zover dat het ten koste gaat van de huidige binnenvaartvloot, dan is dat onwenselijk. Wij missen in dit schrijven de erkenning van de waarde van de diversiteit van de binnenvaartvloot en de zorg om die vloot te behouden. Wij doen een beroep op deze Minister en andere

Ministers die hier zeggenschap over hebben om die zorg WEL in acht te nemen. Zonder binnenvaartvloot is er ook geen innovatieve, vergroenende vloot.

Wat betreft punt 3. Zorg voor behoud liquiditeitspositie met werkkapitaal en uitstel aflossingen leningen

Hierin wordt het volgende gevraagd: "*We roepen de overheid dan ook op tot uitbreiding en versoepeling van exportkredietverzekeringen en exportfinanciering en het loskoppelen van werkkapitaaldekking van projecten. Daarnaast is uitstel van aflossingen op bancaire leningen ook voor gezonde ondernemingen nodig zodat zij een buffer kunnen aanhouden voor de komende, naar verwachting lastige tijd."*

Reactie ASV: Het tijdelijk toepassen van uitstel van rentebetalingen en aflossingen heeft natuurlijk voor het bedrijf in kwestie een positief effect. Echter, in het verleden hebben we hier ook een aantal nadelen van ondervonden.

1. Omdat er hierdoor meer lucht komt voor de betreffende bedrijven, gaan deze niet failliet. Dat lijkt positief maar tijdens de vorige crisis (2008) werd daarmee geconcludeerd, dat er doordat er zo weinig faillissementen waren, er ook geen sprake zou zijn van een crisissituatie, dus waren crisismaatregelen door Europa niet toegestaan.
2. Dan wil de ASV waarschuwen voor het mogelijk volgende fenomeen dat daarmee gepaard gaat: De banken gaan bepalen welke bedrijven een doorstart kans krijgen en welke niet. Indien dit in de binnenvaart zou gebeuren, kan men zich terecht afvragen welke criteria daarbij worden toegepast en of dat in het belang is van de diversiteit van de vloot. (In de mode-sector zijn veel bedrijven en modeketens bedreigd in hun voortbestaan door de langdurige winkelsluitingen. Men waarschuwt daar nu al, dat bij aanstaande overlevingsplannen de banken gaan bepalen welke bedrijven een doorstart-kans krijgen en welke niet.)
3. In feite wordt het toepassen van uitstel van rentebetalingen en aflossingen door collega's ook wel gezien als een vorm van oneerlijke concurrentie met schepen die wel rente en aflossing betalen, daar dient terdege rekening mee gehouden te worden.
4. Het roept het gevaar op dat, omdat de werkelijke pijn nog niet gevoeld wordt de race-to-the- bottom juist versterkt wordt: Ook nu al horen we van schippers dat bevrachters vaststellen dat er wel weer voor een (nog) lager tarief gevaren kan worden, omdat men "toch geen rente of aflossing hoeft te betalen".
5. Het is als (heel) tijdelijke crisismaatregel mogelijk, maar de ASV zet liever in op een situatie waarin de sector op zich veel gezonder is en niet afhankelijk is van "hulp" als het even tegenzit. Daarbij verwijzen wij naar het Europees Witboek vervoer en het rapport Marktwerking en Samenwerking van NICE.

Hoe komt het dat de schipper in de goederenvervoerssector zo hard geraakt wordt?
Door de intransparante markt heeft de schipper geen enkele marktmacht.

- Daardoor worden contracten in deze tijd per direct ontbonden.
- Daardoor storten de prijzen in (tot wel 50%): het aantal schepen blijft gelijk, het aanbod in werk daalt: daar wordt onmiddellijk gebruik van gemaakt.
- Daardoor kunnen schippers opgezadeld worden met corona-clausules waarbij de schipper alle risico's voor eventueel verlet moet dragen (onder het mom "corona") en de bevrachter/verlader gevrijwaard is daarvan. De Minister heeft zich hiertegen uitgesproken en dat heeft effect gehad, maar het geeft wel de wankele positie aan van de schipper.
- Bovendien: Door noodzakelijke reservecapaciteit (voor tijden van laag water) is er geen zelfregulerend vermogen: verhouding vraag/aanbod valt in het nadeel uit van de schipper.

Iedere dag weer merken wij dat de prijzen nog lager worden. Bij (mondelinge) afspraken over de voorwaarden van een reis wordt onmiddellijk daarna de prijs alweer naar beneden bijgesteld, reizen gaan niet door en worden door een andere bevrachter voor nog lager tarief op de markt gezet. Zelfs als er al een charter is, proberen bevrachters alsnog van de afspraak af te komen en de reis tegen een lager tarief aan te bieden.

Consequenties huidige beleid wat betreft de vrachtvaart:
In Nederland zijn er onnoemelijk veel tussenpersonen; de bevrachters, met een destabiliserende werking op de markt. In Nederland mag iedereen zich namelijk bevrachter noemen (tussenpersoon tussen schipper en verlader/klant) zonder papieren of welk eisen waar hij/zij aan moet voldoen dan ook. De meer dan 100 "bevrachters" (bron: Bargelink) proberen werk te verkrijgen door contracten tegen nog lagere tarieven af te sluiten met verladers. Voor schippers is het slikken of stikken. Hierbij is de schipper een speelbal en kan men nog nauwelijks van "ondernemen" spreken als men in feite niet de mogelijkheid heeft om minimaal voor kostprijs te ondernemen.

Er is door het voorgaande nauwelijks de mogelijkheid geweest een buffer op te bouwen om in dit soort tijden de onderneming te kunnen laten voortbestaan.

Vraag om crisismaatregel: een meer transparante markt
Op dit moment lijkt het dat er sprake is van een crisissituatie, ook op economisch vlak, in de binnenvaartsector. Een crisissituatie vraagt om crisismaatregelen. Daarom heeft de ASV gevraagd om
een meer transparante markt, waarbij de prijs die de verlader wil betalen aan de schipper aangeboden wordt door een bevrachter, die zijn inkomen enkel verdient d.m.v. het heffen van provisie.
Een meer transparante markt zodat verladers weten, waar de schepen zijn en schippers weten waar het werk is. En er niet nodeloos vele honderden kilometers met een leeg schip gevaren hoeft te worden.
(NICE 2011): "Wat ons is opgevallen is, dat er voor de binnenvaart eigenlijk geen sprake van één keten (of diverse ketens) waarin product verhandeld wordt. In plaats daarvan moeten we het hebben over twee markten: een primaire markt tussen verladers en bevrachters en een tweede markt tussen bevrachters en schippers. [zie de "Slotbeschouwing" voor een uitgebreidere beschouwing hierover en de unieke rol en positie die de bevrachter hierdoor inneemt.] De tweede markt is een afgeleide markt: daar worden de contracten die op de primaire markt worden afgesloten her-verhandeld. Beide markten hebben een eigen dynamiek, hebben eigen toetredingsregels en eigen spelregels. Er is onvoldoende mate van informatie-uitwisseling tussen de twee markten. De schipper heeft geen toegang of invloed op de primaire markt en dat frustreert hem. De bevrachter treedt op op beide markten. Dat geeft hem een unieke positie. Wat er in de secundaire markt gebeurt, kan nooit een marktbedreiging zijn voor de primaire markt. Met oog op de mededinging is dit een heel belangrijke vaststelling."

Wij zouden het op prijs stellen indien we op zeer korte termijn hierover van gedachten kunnen wisselen met de coördinerend bewindslieden op het departement van Infrastructuur en Waterstaat en op het departement van Economische Zaken en Klimaat. Wij zien uw uitnodiging graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Het verhaal van het markttransparantieplatform AGORA 2018

19 mei heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de aanjagers van het idee om een AGORA in te voeren in de binnenvaart (de ASV) en vertegenwoordigers van SP en PvdA in de Tweede Kamer.

Nadat Europa bij monde van de heer Theologitis van DG MOVE (Europese Commissie) al eerder goedkeuring had gegeven aan dit voorstel, willen deze volksvertegenwoordigers nog een stapje verder gaan: men wil eventueel zelf een initiatiefnota maken waarin men in de Kamer dit voorstel wil voorleggen. Tijdens het gesprek heeft de ASV een mogelijke uitwerking van het voorstel besproken: hoe zou een dergelijk veilingsysteem eruit kunnen zien? Naar aanleiding daarvan zijn wij nu hier bijeen voor een rondetafelgesprek waarbij we verwachten dat achtergronden, oorzaak en aanleiding voor dit voorstel evenals de uitwerking van de ideeën aan de orde zullen komen. Maar is er draagvlak voor dit idee? Dat is nu de belangrijkste vraag.

Waarom een AGORA?
Sinds het afschaffen van de evenredige vrachtverdeling is de particuliere schipper/ondernemer op grote (kennis)achterstand gezet. Juist doordat alle kennis van zowel vraag als aanbod van lading cq vervoerders niet bij hen maar wel bij de bevrachters aanwezig was. De beloofde markttransparantie die deze groep beloofd is met als doel de (marktmachts)posities in ieder geval meer in evenwicht te brengen is er nooit gekomen.
Met het verplicht stellen van de AIS-systeem is echter de marktmachtspositie van de particuliere schipper (ondernemer) nog verder verslechterd. Immers, iedereen weet waar welk schip zich bevindt, zelfs waar men naar op weg is, maar de schipper weet niets van de markt waar de te transporterende goederen zich bevinden. Hierdoor wordt de “vrije markt” ernstig scheefgetrokken.

Afgelopen jaar is er even laag water geweest en daar vlogen de vrachtprijzen omhoog. Mooi voor de particuliere schipper, maar helemaal niet mooi voor de verlader (en bevrachter?), ook niet mooi voor de stabiliteit in de markt. Enkele maanden later zakken de prijzen voor het vervoer over water weer als een baksteen gedurende lange tijd. Mooi voor de verlader (en bevrachter?) helemaal niet mooi voor de schipper of voor de stabiliteit in de markt. Ook niet mooi voor het milieu waarin geinvesteerd zou moeten worden, of voor aankomende schippers die geen lening meer krijgen.
Het is nu al vele jaren een markt met enorme pieken en dalen, waar geen langetermijnplanning gemaakt kan worden. Niet door verladers en bevrachters en al zeker niet door schippers, die wel lange termijn investeringen moeten doen.

We zien al vele jaren dat
- Er veel faillissementen zijn
- Schepen zwaar “onder water staan”
- (te) goede schepen gesloopt worden
- (te) vaak beneden de kostprijs vervoerd wordt
- Innovaties en vergroening alleen met subsidies tot stand kunnen komen
- De sector gemeden wordt door starters en werkwilligen
- De banken heel terughoudend zijn geworden (en de kleine bedrijven geen lening meer geven)

Rapporten
Rapport op rapport verscheen waarin staat dat het zo niet goed gaat in de binnenvaart. Al vele jaren wordt er de binnenvaart een meer transparante markt beloofd. Niemand is zijn belofte nagekomen. Daarom pakt de ASV de handschoen op, omdat de ASV een sociaal-economische organisatie is die tot doel heeft de belangen van de schippers in de binnenvaart te behartigen.

2011 Witboek Transport: “een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU”
De Commissie stelt in het Witboek Transport dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken:
- De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet,
- Ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën,
- Vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en
- Vervoersplanning is onvoldoende afgestemd.

Daaruit trok de Europese Commissie toen al de volgende conclusie: “Dit maakt volgens de Commissie een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU.”

Dat was 5 jaar geleden. Die “grondige hervorming” is nooit gekomen.

2012: “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart”: “Het maatschappelijk belang vraagt om een goed werkende markt”

In 2012 schreef: “The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” in opdracht van het Transitiecomité Binnenvaart met financiële ondersteuning van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het rapport “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart”
Het rapport stelde vast dat de markt extreem reageert:
- Reeds geringe onder- en overcapaciteit leidden tot grote prijsschommelingen.
- De markt is moeilijk te corrigeren,
  - gezien het hoge aandeel van de vaste kosten en
  - de lange levensduur van schepen.

Het rapport stelde ook dat het maatschappelijk belang om een goed werkende markt vraagt.

Zonder informatie geen efficiënte en evenwichtige marktwerking.
“The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” stelde vast dat die markt niet goed werkt door een aantal factoren zoals het feit dat er in de binnenvaart altijd reservecapaciteit dient te zijn die in “normale” omstandigheden (geen laag water bijvoorbeeld) onmiddellijk leidt tot overcapaciteit. Bevrachters hebben een goed overzicht op de markt waarbij de schippers veel minder informatie hebben. Dit zorgt ervoor dat er geen level-playingfield is: de individuele schippers hebben een zwakke positie om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.

Verhoudingen tussen bevrachters en schippers
Volgens “The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE)” zijn bevrachters, grote spelers die geen binnenvaartondernemingen zijn, maar transportondernemingen die vervoer over de weg combineren met vervoer over spoor en water. En hoewel het lijkt dat er een groot aantal bevrachters actief in de markt is gaat het in de praktijk om een veel kleiner aantal, kijkend naar eigendom.
Tegenstrijdig aan de situatie van de bevrachters is volgens het rapport “Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart” op het niveau van de schippers de sector zeer gefragmenteerd, doordat gezinsarbeid goedkoop is:98% van de schippers zijn gezinsbedrijven (man, vrouw, soms met ingehuurd personeel), die kampen met erg hoge vaste kosten en “reusachtige” investeringen waarbij de rendementen bovendien onzeker zijn.
De (machts)verhoudingen moge duidelijk zijn: heel veel vragers van werk en slechts enkele aanbieders die ook degenen zijn die over het merendeel van de informatie

beschikken. Dat levert een onevenwichtige “vrije”markt op.

“Marktwerking en Samenwerking in de Binnenvaart” concludeert namelijk vanuit de vele interviews met verladers, bevrachters en schippers dat “zelfs basale actuele marktinformatie als prijzen, volumes e.d. nauwelijks verkrijgbaar is”. Zij stelt vervolgens vast “Zonder informatie geen efficiënte en evenwichtige marktwerking”.

Vervolgens stelt het rapport: “Markttransparantie is een eerste stap tot een mogelijke verbetering”:

- Een veilingsysteem is de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om dat te bereiken
- gericht op de spotmarkt.
- Geleid door een onafhankelijke marktmeester

Eindconclusie: “in de binnenvaart is behoefte aan een AGORA”

De eindconclusie van dit rapport was dat deze sector nood heeft aan een AGORA, het veilingsysteem die de markt transparanter maakt en waarbij er meer sprake is van een level-playing field.

Een ‘a**gora**’, is een plaats waar alle informatie,vraag en aanbod van vervoersdiensten worden afgestemd en de actuele prijsvorming op basis van zoveel mogelijk transparantie wordt bevorderd.

Ook kunnen aan een formele ‘Agora’ allerlei contractuele standaarden (laad- en lostijdenbesluit bijvoorbeeld) worden verbonden.

4 jaar later is met dit rapport waarbij de hele binnenvaartsector geraadpleegd is, niets gedaan

2015 Europees rapport “Markttransparantie studie 2015”: ‘Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie’.

Begin 2015 verscheen het Europese rapport ‘Possibilities to enhance market transparency and synergetic actions in IWT’ (*mogelijkheden om markttransparantie en synergetische acties bij het binnenvaartvervoer te bereiken*). Via het NAIADES-II-programma, ondersteunt de Europese Commissie verdere harmonisatie van de sector van de binnenvaart en vergemakkelijkt sectorinitiatieven gericht op versterking van de gefragmenteerde aanbodzijde over de binnenwateren en bevordering van synergie tussen spelers op de markt:

‘Bereiken van kwaliteit in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie’.

1,5 jaar later blijft het ook na dit rapport weer ijzig stil, waarna de ASV besloot de handschoen op te pakken en al voorgaande rapporten ter hand te nemen om nu werkelijk eens iets te DOEN.

De oorzaak:

Goederenvervoer is van groot belang voor welvaart en welzijn van ons allemaal. We hebben goederen nodig, maar tegelijkertijd zou het vervoer van eindproducten, en haar grond- en hulpstoffen gepleegd dienen te worden op een zo min mogelijk belastende manier voor mens en milieu. Het is dus een maatschappelijk belang dat de diverse vervoersmodi op een juiste en efficiënte manier worden ingezet. Van die vervoersmodi is de binnenvaart de sector waar het al jarenlang niet goed gaat.

De aanleiding

6 miljoen vroeg ESO en EBU voor zichzelf om de positie van de binnenvaart te versterken. 6 miljoen vanuit het reservefonds door schippers opgebracht. De ASV heeft daar luidkeels tegen geprotesteerd. Want die 6 miljoen gaat expliciet NIET ingezet worden om de (onderhandelings)positie van de schippers te versterken.

Daarom vraagt de ASV 10 miljoen. Om juist de particuliere binnenvaart gezonder te maken door een meer transparante markt. 10 miljoen, die niet vanuit het reservefonds zou moeten komen maar van Europa die tenslotte zelf heeft vastgesteld dat er meer transparantie zou moeten komen.

AGORA wat is het?

Als we het woord AGORA in WIKIPEDIA opzoeken zien we dat AGORA Oudgrieks is voor marktplaats. Het was de plek waar het sociale leven zich afspeelde en had verschillende functies: een politieke, een sociale en een commerciële. Het woord Agora betekent verzamelplaats. De Agora was in eerste instantie een ontmoetings- en vergaderplaats voor de vrije burgers. In dit voorstel is het ook een plek waar alles samenkomt en waar de prijs tot stand komt. Maar het is tevens de plek waardoor het one-stop-shopping kan plaatsvinden, waar Europa zo naar verlangt. Dat betekent dat bevrachters, verladers en schippers elkaar ontmoeten en kunnen handelen.

AGORA wat is het doel?

Een (meer) transparante markt bewerkstelligen, waar alle spelers over relevante informatie kunnen beschikken en de prijs tot stand komt.

Wat zijn de voordelen van een AGORA

Doordat alles samenkomt en de informatie optimaal is levert een AGORA minder leegvaart op, wat de kosten drukt maar ook voordeel biedt aan het milieu. Er kunnen door de concentratie van informatie op een plek betere mogelijkheden gecreeerd worden tot promotie van de binnenvaart. Maar ook meer stabiliteit, minder pieken en dalen, en dus betere langetermijnplanningen kunnen hiermee behaald worden. Door minder leegvaart is er ook voordeel te behalen voor het milieu. De binnenvaart is makkelijker te vinden voor de verladers, en de positie van de binnenvaart kan verstevigd worden t.o.v. andere vervoersmodi. Er kunnen beter beslissingen genomen worden over aanbod of vraag van werk omdat er meer informatie beschikbaar is.

Het markttransparantieplatform AGORA bevat de volgende voordelen:

- Stabiele prijzen.
- Minder leegvaart.
- Milieuvriendelijk transport.
- Rust in de markt.
- Geen grote investeringen nodig voor zogenaamde groene motoren.

Voor wie is het?

AGORA richt zich op de spotmarkt. Dat betekent dat als mensen blij zijn met hun contract dat natuurlijk zo moet blijven. De spotmarkt beslaat slechts een klein deel van de totale markt (schattingen lopen uiteen van 20% tot 55%) maar die spotmarkt is wel heel bepalend voor de (in)stabiliteit van de markt. Het stabieler en inzichtelijker maken van die spotmarkt levert de hele sector veel voordelen op.

AGORA: de uitwerking?

Het voorstel zoals het er ligt is die van een (elektronische) markt voor verhandeling van contracten De prijsvorming komt tot stand door

- de uitkomst van informatie-uitwisseling en
- de weergave van de contractuele verplichtingen die vragers en aanbieders van diensten en producten met elkaar aangaan.

Alweer een systeem?

Er zijn al veel systemen die beogen hetzelfde doel na te streven. Die kennis is niet weg, hoe meer we van elkaar kunnen gebruiken hoe beter. Maar er is meer en beter nodig dan er nu voorhanden is, dat is wel duidelijk. Er moeten wel voorwaarden zijn waaraan Agora moet voldoen

Het moet een systeem zijn waar de betrokkenen graag in willen stappen.

- Het moet een makkelijk in te voeren systeem zijn.
- Het moet de binnenvaartmarkt stabieler maken
- Het moet de binnenvaart een sterkere positie geven tegenover andere vervoersmodaliteiten

Ingrijpen in de markt?

Is een Agora starten ingrijpen in de markt? Het beïnvloeden van de markt kan niet bepaald rekenen op de steun van bijvoorbeeld EVO, EBU, Europa of de regeringspartij VVD. De vraag voor ons was dan ook; accepteert Europa dit voorstel? Een veilingsysteem is echter een algemeen

geaccepteerd systeem wat in meerdere sectoren plaatsvindt (zoals de bloemenveiling) Het bleek dan ook niet op bezwaren te stuiten. Noch bij DG MOVE (de Europese Commissie) Nog bij de het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer waar Lutz Jacobi (PvdA) dit aan de orde stelde.

Veranderende rol bevrachters
Voor bevrachters zal er een uitdaging liggen in het creëren van een nieuwe rol voor zichzelf die aansluit bij een veranderende situatie. Zij leveren een deel van hun kennisvoorsprong in maar kunnen hun dienstverlening op een ander gebied wellicht uitbreiden.

Willen verladers dit wel?
Verladers zouden veel baat kunnen hebben bij zo'n veiling. Zeker verladers die met angst en beven zien dat bepaalde segmenten uit de binnenvaartvloot aan het verdwijnen zijn en de spoeling dun wordt: hoe moeten ze nog aan hun schepen komen? Ook zij zijn gebaat bij optimale transparantie: welke schepen zijn beschikbaar? Ook verladers die nu nog weinig werken met de binnenvaart zouden over de streep getrokken kunnen worden juist omdat de drempel lager wordt en de gang van zaken inzichtelijk.

Raak ik nu mijn "putje" kwijt?
Contracten blijven contracten. Dus als partijen het goed geregeld hebben en daar gelukkig mee zijn zou dat moeten blijven bestaan.

Hoe zal het betaald worden?
De opzet is om het een Europees systeem te laten zijn waar 10 miljoen voor gevraagd is om het op te zetten. Het idee leeft nu dat Nederland niet wil wachten of andere landen zover komen om mee te willen doen. Als het plan draagvlak blijkt te hebben, zal het verder uitgewerkt moeten worden inclusief het financiële plaatje. Maar het moet duidelijk zijn dat dit geen commercieel verhaal dient te worden.

Wie gaat dit opzetten?
De ASV heeft het initiatief genomen maar de ASV vindt dat het geen ASV-ding mag worden. Gelukkig hebben al heel wat mensen hun gegevens achtergelaten bij de ASV stand op Gorkum. Die mensen zijn positief over dit voorstel en dat is organisatieoverstijgend. Vanuit geïnteresseerden zou er een werkgroep moeten komen die dit plan verder vorm geven waarbij het de kunst is met elkaar aan iets te werken, over de eigen schaduw heenstappend (zoals dat zo mooi heet).

Hoe gaat het werken?
Aan een formele 'Agora' kunnen allerlei contractuele standaarden worden verbonden.
De functionaliteit van het systeem moet zijn dat alle partijen (schippers/ ondernemers/ bevrachters/ verladers) kunnen zien:
- Waar welk werk (aanbod van lading) zich bevindt
  - of zal komen en
  - wat de bijbehorende voorwaarden zijn
- Waar welke aanbieder van vervoer zich bevindt
  - of zal komen en
  - wat de bijbehorende voorwaarden zijn

Wat is de werkwijze?
- De opdrachtgevers / bevrachters plaatsen het werk op een site
- De binnenvaart ondernemer kan hierop reageren qua prijs
- Er kan over of onderboden worden net als op een veiling

De uitgangspunten van de veiling zijn:
- De markt is anoniem
- Toewijzing order of diensten is zonder aanziens des persoons
- De marktmeester is onafhankelijk

De Marktmeester
De Marktmeester is de "derde partij" die als tegenpartij optreedt zodat als koper en verkoper elkaar niet vertrouwen er toch een transactie kan plaatsvinden. Hij/zij ziet erop toe dat er zonder aanziens des persoons zaken worden gedaan.
De eisen die aan de marktmeester worden gesteld zijn:
- Het publiceren van het marktverloop
- Zoveel mogelijk transacties tot stand brengen

Veiltechniek
De marktmeester combineert de veiltechniek en de marktsituatie van dat moment. Afhankelijk van situatie wordt bij het veilen dan wel toeslag- of afslagmethode gebruikt. Bij toeslag of afslag kan de marktmeester de partijen direct benaderen

Eisen
Er worden eisen gesteld aan de deelnemers: Deelnemen is niet vanzelfsprekend: de regels dienen te worden geëerbiedigd. Maar ook aan de AGORA worden eisen gesteld:
- De AGORA is een rechtspersoon
- De AGORA is (bij voorkeur) een coöperatie van partijen
- die belang hebben bij bovenstaande uitgangspunten
- en zich verbinden om die te onderhouden en toetsbaar te maken

Wil de schipper dit wel?
De reacties in de diverse polls waren bijzonder positief. Maar dat is nog maar een eerste begin. En velen hebben zich nog niet laten horen. De poll die op de Maritieme beurs in Gorkum aanwezig was zou vervolg moeten krijgen om te polsen hoe schippers hiertegenover staan. Ook zou er een brede werkgroep opgestart moeten worden. Mocht u uw mening kenbaar willen maken dan kan dat ook via info@algemeeneschippersvereeniging.nl

Herinneringen aan een vorige crisis

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.)"

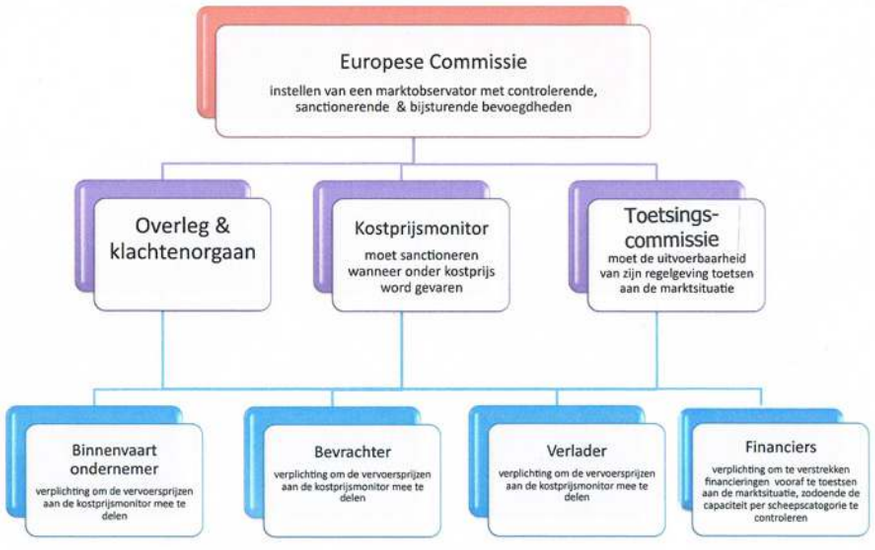
2) Uit hoofde van artikel 7 van de Richtlijn 96/75/EG passende maatregelen in te stellen, onder andere :

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 kostprijsgerelateerde benedengrens, zoals al gesuggereerd in het rapport van de ING over de binnenvaart (herstelpad binnenvaart loopt vertraging op).

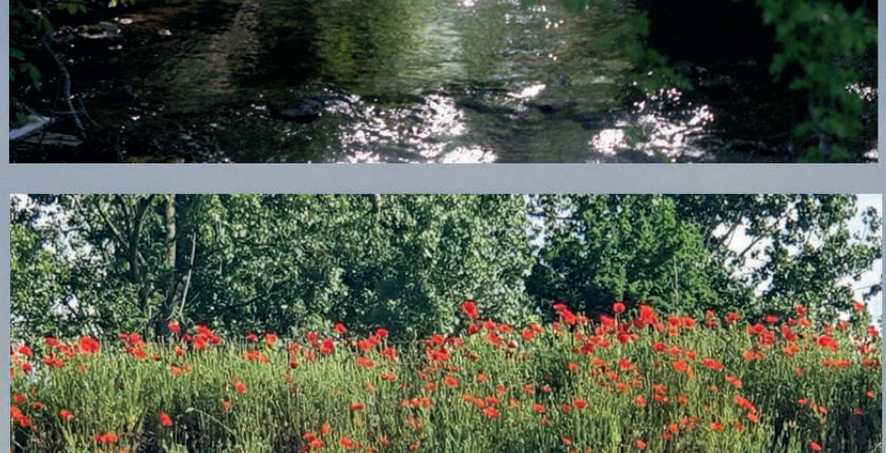
Maatregelen gericht op de bankensector (op grond van art. 87 van het Verdrag)
- Een maximum stellen aan de periode dat het bankwezen aflossingen op leningen kan opschorten,
- Het opleggen van regels aan banken voor scheepsfinancieringen omtrent voorkoming van overfinanciering.
- Het opleggen van regels 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.



Naast de schepen



CCR / CESNI

Verzoek vrijstelling

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Hare Excellentie
Mevrouw
drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga
Postbus 90801
2509 LV DEN HAAG

Rotterdam, 10 juni 2020

Betreft: vrijstellingsverzoek ex art. 13 Binnenvaartwet

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,
Wij, Algemeene Schippers Vereeniging alsmede [evofenedex en …], doen hierbij het dringende verzoek tot vrijstelling van het bepaalde in artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN voor een categorie van kleine binnenvaart¬schepen. Het betreft een verzoek tot vrijstelling als bedoeld in artikel 13 Binnenvaartwet.

Voldoende kleine binnenvaartschepen zijn cruciaal voor de aantrekkelijkheid van de binnenvaart en de keuze voor verladers. Dit kan bijdrage aan een eventuele modal shift

KERN VAN HET VERZOEK

1. Voor binnenvaartschepen met een Rijncertificaat die vóór 1976 zijn gebouwd, wordt per 1 januari 2020 in het stuurhuis een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) geëist.
2. Deze geluidseis is technisch onhaalbaar voor een specifieke groep van kleine binnen¬vaartschepen, waarbij het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd. Deze schepen kúnnen niet aan deze eis voldoen, zelfs niet met dure kunstgrepen.
3. Het ligt in de rede om ten aanzien van deze schepen, onder voor¬waarden, een beperkte overschrijding van de geluidseisen voor het stuurhuis toe te staan. Voor de schippers is dit noodzakelijk, omdat zij anders hun schip niet langer kunnen exploiteren. Het is bovendien in het algemeen belang dat er voldoende kleine binnenvaartschepen zijn. Dit is cruciaal voor de aantrekkelijkheid van de binnenvaart en de keuze voor de verladers. Dit kan bijdragen aan een eventuele modal shift.

(A) JURIDISCH KADER

4. Krachtens artikel 8 lid 1 Binnenvaartwet worden bij ministeriële regeling regels gesteld met betrekking tot de technische staat van een binnenschip. Ingevolge artikel 9 Binnenvaartwet wordt op aanvraag voor het binnenvaartschip een certificaat van onderzoek verstrekt indien bij onderzoek is gebleken dat voldaan is aan de technische eisen die krachtens artikel 8 Binnenvaartwet zijn gesteld.
5. Met betrekking tot bepaalde categorieën van binnenschepen kan de Minister van een of meer van de krachtens artikel 8 gestelde regels vrijstelling verlenen, indien naar het oordeel van de Minister de veiligheid van de binnenschepen en de opvaren¬den voldoende is gewaarborgd.
6. In artikel 6 Binnenvaartbesluit is bepaald dat (onder meer) de volgende schepen een certificaat van onderzoek behoeven:
   - binnenschepen met een lengte van ten minste 20 meter;
   - binnenschepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 m3 bedraagt;
   - sleepboten, duwboten of sleepduwboten, die zijn bestemd of worden gebruikt om de schepen bedoeld onder a en b of drijvende werktuigen met vergelijkbare afmetingen als bedoeld onder a en b te slepen, te duwen of langszij gekoppeld mee te voeren.
7. Op grond van artikel 3.2 Binnenvaartregeling (voor schepen actief in de zones 2, 3 en 4) respectievelijk artikel 3.5 Binnen¬vaart¬regeling (voor schepen actief in de zone R) dienen voornoemde schepen te voldoen aan de technische voorschriften van bijlage 1.1a van de Binnenvaartregeling.
8. Ingevolge artikel 3.6 Binnenvaartregeling wordt het certificaat van onderzoek afgegeven als het schip voldoet aan de voorschriften van bijlage 1.1a, voor het binnenschip met kiellegging vóór 30 december 2008 met inachtneming van de voor dit schip geldende overgangsbepalingen. Voor een aantal binnenvaartschepen wordt het certificaat van onderzoek afgegeven als Uniebinnenvaartcertificaat (artikel 3.7 Binnenvaartregeling).
9. Bijlage 1.1a betreft de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (hierna: “ES-TRIN”).
10. Artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN luidt als volgt:

    Tijdens het normale bedrijf van het schip mag het niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip bij de stuurstelling ter hoogte van het hoofd van de roerganger niet hoger zijn dan 70 dB(A).

11. Met betrekking tot deze geluidseis zijn in ES-TRIN voor ‘oude’, reeds in bedrijf zijnde schepen overgangsbepalingen opgenomen.
12. Voor de zone R gold (na toepassing van een moratorium) een tijdelijke overgangs¬regeling, welke per 1 januari 2020 is komen te vervallen. Op grond van deze regeling dienden vaartuigen waar¬van de kiel is gelegd op 1 april 1976 of daarvóór, slechts aan het bepaalde in artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN te voldoen bij ‘vervanging’ dan wel bij ‘ombouw’ (artikel 32.03 ES-TRIN). Het vervallen van de overgangsbepaling betekent dat schepen met kiellegging vóór 1976 die op of na 1 januari 2020 het Rijncertificaat willen verlengen, zullen moeten voldoen aan de geluidseisen van artikel

7.01 lid 2 ES-TRIN.

13. Voor schepen die buiten de zone R varen is nog altijd de overgangsbepaling van artikel 33.03 van toepassing, op grond waarvan vaartuigen waarvan de kiel is gelegd vóór 1 januari 1985 alleen aan het bepaalde in artikel 7.01 lid 2 dienen te voldoen bij 'nieuwbouw', 'vervanging' of 'ombouw'.

(B) PROBLEEM

14. Van binnenvaartschepen met (kort gezegd) een Rijncertificaat die vóór 1976 zijn gebouwd, wordt per 1 januari 2020 in het stuurhuis een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) geeist. Voor nieuwe schepen geldt deze eis uiteraard ook.
15. Voor een niet onaanzienlijk deel van de kleine binnenvaart vormt deze eis een onoverkomelijk obstakel. De eis raakt met name de volgende categorieën van schepen:
    - Duwboten, sleepboten en duwsleepboten: binnen deze categorie zal minstens 50% meer dan 70dB(A) in het stuurhuis meten. Vanuit het veld variëren de schattingen van het aantal 'problematische' schepen tussen 100 en 200.
    - Kleine motorvrachtschepen (tot 1.000 ton): binnen deze categorie wordt een beperkt deel door de geluidseis geraakt. Het aantal wordt geschat op circa 80.
16. Voor deze categorieën van kleine binnenvaartschepen is de geluidseis van artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN technisch onhaalbaar. De verklaring hiervoor is eenvoudig en houdt rechtstreeks verband met het feit dat het stuurhuis van al deze schepen direct boven de motor of de schroef is gesitueerd.
17. De motor en de schroef zijn op alle binnenvaartschepen de meest dominante geluids¬bronnen. Wat de motor als geluidsbron betreft, heeft in het algemeen het treffen van maatregelen aan de motor vanuit technisch oogpunt vaak de voor-keur, terwijl ook wel andere maat¬regelen denkbaar zijn, zoals isolatie. Voor schroefgeluid zijn de geluidbeperkende mogelijkheden nog kostbaarder en vaak onhaalbaar.
18. Niettemin kan bij veel grotere schepen en schepen waar het stuurhuis zich niet direct boven de motor of schroef bevindt, met dit type maatregelen een reductie in het geluidsniveau worden gerealiseerd.
19. Bij de hiervoor genoemde categorieën van kleine schepen is door de directe verbinding tussen de motor of de schroef en het stuurhuis het treffen van doelgerichte geluids¬reducerende maatregelen zinloos. Zelfs een combinatie van ingrijpende maatregelen leidt niet tot een geluidsniveau van 70 dB(A) of lager.
20. Volgens een door ASV geraadpleegde keuringsexpert komt het geluid van de motor of de schroef als gevolg van resonantie langs de constructie (de spanten), en dus langs het isolatie¬materiaal, naar boven.

GEVOLGEN – OOK ALGEMEEN BELANG IN HET GEDING

21. De harde consequentie is dat deze schepen bij de eerstvolgende certificaat-verlen¬ging de keuring niet zullen doorstaan en bij gebreke van een certificaat uit de vaart zullen worden genomen.
22. Kleine schepen, ook de type schepen hiervoor genoemd, zijn onmisbaar voor de Nederlandse logistiek, zeker nu het aantal periodes van droogte en laag water toeneemt. Anders dan grote schepen zijn zij vanwege hun omvang en diepgang in staat de haarvaten van de vaarwegen te bevaren.
23. Inkrimping van de kleine binnenvaart dwingt vervoerders in toenemende mate te kiezen voor vervoer per vrachtwagen. Het vervoer over water verplaatst zich naar de weg, met hogere CO2-uitstoot en aanzienlijk fileleed tot gevolg. Een grote diversiteit van de binnenvaartvloot met daarbij plaats voor voldoende kleine binnenvaartschepen is cruciaal voor de aantrekkelijkheid van de binnenvaart en de keuze voor verladers.

PRAKTIJKVOORBEELD

24. Illustratief voorbeeld van een schip dat als direct gevolg van artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN dreigt verloren te gaan is sleepboot de Eemsteyn (bouwjaar 1964, afmetingen 11,85m x 3,33m x 1,60m). Het werkgebied van de Eemsteyn bestaat voornamelijk uit de waterwegen gelegen in de zones 3 en 4 in Nederland, met incidenteel een vaart naar België.
25. Sinds de aanschaf heeft de schipper financieel ingrijpende maatregelen getroffen om de Eemsteyn onder certificaat te brengen. De geldelijke investeringen belopen tot en met heden een bedrag van ca. € 60.000, waarvan ca. € 12.000 voor het vervangen van de hoofdmotor en isolatiemaatregelen. De door Van Herwijnen bestede manuren belopen inmiddels ca. 1.500.
26. Vaststaat dat de Eemsteyn op dit moment voldoet aan alle technische eisen die op grond van ES-TRIN aan het schip worden gesteld. Uitsluitend voor wat betreft de geluidsdruk bij de stuurstelling zou de Eemsteyn niet voldoen aan de daaraan te stellen eisen, aangezien door de NBKB in de stuurhut een geluidsdruk gemeten werd van 77 dB(A) bij 95% van het maximum toerental.

(C) ONDERZOEKEN EN WERKAFSPRAAK IN HET VERLEDEN

27. Door diverse brancheorganisaties voor de binnenvaart is in het verleden alarm geslagen over de geluideisen in het algemeen en het feit dat deze zullen leiden tot technische en/of financiële knelpunten.
28. In 2014 en 2015 zijn een tweetal onderzoeksrapporten verschenen naar de impact van het pakket aan geluidsmaatregelen op de binnenvaart. De beide rapportages maken deel uit van hetzelfde onderzoek, verricht door TNO en Level Acoustics.
29. In het onderzoek zijn in totaal negen verschillende (typen) schepen gemeten. Uit de metingen volgt dat het met name in woon- en slaapruimten niet mogelijk is om aan de geluidnormen uit ES-TRIN te voldoen. In de machinekamer en het stuurhuis worden op alle negen schepen voldaan aan de normen.
30. De rapportages wekken de indruk alsof de geluidseis in het stuur¬huis voor geen enkel binnenvaartschip problemen oplevert. Dat is ten onrechte – het springende punt is namelijk dat rapportages niet representatief zijn voor de groepen schepen namens welke thans om vrijstelling wordt verzocht.
31. Sterker nog, in het rapport van Level Acoustics van 31 maart 2015 wordt (terecht) gesignaleerd dat de geluids¬¬eis van artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN problematisch is voor schepen waar de stuurhut zich direct boven de machinekamer bevindt:

    Tijdens het tweede overleg met de klankbordgroep op 16 maart 2015, is naar voren gekomen dat geen schip is geselecteerd waarbij de stuurhut zich direct boven de machinekamer bevindt. Bovenstaand wordt geconcludeerd dat op alle schepen en onder alle condities in de stuurhut aan de eisen wordt voldaan. De verwachting is dat dit niet altijd het geval zal zijn bij schepen die de stuurhut gepositioneerd hebben direct boven de machinekamer. Aannemelijk is dat de resultaten voor deze schepen in de stuurhut vergelijkbaar zullen zijn met de woonkamers van de gemeten schepen. Alleen door middel van aanvullende metingen kan hierover echter een definitieve uitspraak worden gedaan. (p. 12, markeringen toegevoegd)

32. In dit verband kan niet onvermeld blijven dat in het verleden voor dit type schepen binnen de Scheepvaartinspectie een werkafspraak bestond,

die inhield dat bij een meting het maximum aantal dB(A) voor schepen met het stuurhuis direct boven de motor of de schroef werd gesteld op 80 dB(A). Aldus werd aansluiting gezocht bij de situatie op 'de wal': in het kader van de arbeidsomstandighedenregelgeving hanteert ook de Inspectie SZW 80dB(A) als maximale grenswaarde waaraan werk¬nemers mogen worden blootgesteld. Na overheveling van de keuringen naar gemandateerde klassenbureaus en keuringsinstanties zijn dit soort (onmisbare) werkafspraken helaas verdwenen.

(D) BEVOEGDHEID EN WIJZE VAN REGELEN

GRONDSLAG VRIJSTELLING

33. Artikel 13 lid 1 Binnenvaartwet bevat de grondslag voor de Minister om voor bepaalde categorieën van schepen vrijstelling en in bijzondere gevallen ontheffing te verlenen van de certificeringseisen als bedoeld in artikel 8 Binnenvaartwet. Krachtens dit artikel worden bijvoorbeeld vrijstellings¬rege¬lingen getroffen voor bepaalde typen rondvaartboten.
34. Een vrijstelling als in dit artikel bedoeld zal uitsluitend kunnen gelden voor de Nederlandse binnenwateren.

BINNENVAARTREGELING

35. Vrijstellingen zijn opgenomen in de Binnenvaartregeling. De wijze waarop vrijstellingen in de regeling worden ingepast varieert.
36. Zou het onderhavige vrijstellingsverzoek worden ingewilligd, dan ligt volgens ons voor de hand, waar het de wijze van vastlegging betreft, aansluiting te zoeken bij de systematiek van artikel 3.4 lid 3 Binnenvaartregeling.
37. Bepaald zou kunnen worden dat ES-TRIN niet toepasselijk is op, bijvoorbeeld, kleine binnenvaartschepen tot 1.000 ton waarbij het stuurhuis zich direct boven de motor of de schroef bevindt, mits zij voldoen aan de technische voorschriften van een nader op te stellen in een bijlage 3.13. In deze bijlage is vervolgens bepaald
    - op welk type schepen de bijlage van toepassing is,
    - dat deze schepen moeten voldoen aan de technische voorschriften van ES-TRIN, met uitzondering van het bepaalde in artikel 7.01 lid 2,
    - mits zij voldoen aan een aantal nader vast te stellen voorwaarden.
38. De nader vast te stellen voorwaarden zijn erop gericht de veiligheid van de binnenschepen en de opvarenden voldoende te waarborgen, een en ander zoals bedoeld in artikel 13 Binnenvaartwet.

(

E) AFBAKENING GROEP VAN VRIJGESTELDE SCHEPEN EN VOORWAARDEN

39. Ten behoeve van het opnemen van een vrijstelling in de regeling is het volgens ons nuttig reeds nu denkrichtingen te delen waar het betreft (I) de groep van vrij te stellen schepen en (II) de voor¬waar¬den van een dergelijke vrijstelling.

(I) GROEP VAN VRIJ TE STELLEN SCHEPEN

40. De vrijstelling zou van toepassing kunnen worden verklaard op:
    - duwboten, sleepboten en duwsleepboten met vast opgesteld stuurhuis met een lengte van maximaal 30 meter, alsmede motorvrachtschepen tot 1.000 ton,
    - waarvan het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd, en
    - die werkzaamheden uitvoeren op wateren van zones 2, 3, 4 en R (Rijnkruisend).

(II) VOORWAARDEN VAN VRIJSTELLING

41. Waar het de voorwaarden van vrijstelling betreft, doen wij graag de volgende suggesties:
    - Het maximale geluidsniveau in het stuurhuis mag in ieder geval niet meer bedragen dan 80 dB(A).
    - Wanneer de geluidsdruk tijdens het normale bedrijf van het betreffende schip 70 dB(A) of meer kan bedragen, zijn passende persoonlijke beschermings¬middelen tegen gehoorschade aanwezig.
    - De schipper dient in alle gevallen mogelijkheid te hebben tot communicatie via de marifoon.
42. In dit verband kan niet onvermeld blijven dat ES-TRIN voor een belangrijk deel beoogt bemanningsleden, werknemers in loondienst, te beschermen, maar eigenaren van de type schepen waarvan thans vrijstelling wordt verzocht, hebben zelden tot nooit bemanningsleden in dienst.

CONCLUSIE

Het is om de hiervoor genoemde redenen dat ASV, […] u verzoeken met betrekking tot een nader vast te stellen groep van kleine binnenvaartschepen waar het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd, op grond van artikel 13 Binnenvaartwet een vrijstelling te verlenen van het bepaalde in artikel 7.01 lid 2 ES-TRIN.

Wij zijn graag bereid met u hierover in overleg te treden.

Met vriendelijke groet,

……

Gerberdien le Sage, voorzitter Algemeene Schippers Vereeniging

……

Machiel van der Kuijl, algemeen directeur evofenedex

……

Henri van Sandijk, Penningmeester, Public Relations, PTC

Commerciële bedrijven breiden hun invloed uit via de CCR/CESNI

Acht maritieme softwarebedrijven zijn in EADINS, de European Association of Developers of Inland Nautical Software, gezamenlijk lid geworden van CESNI, het Europese Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart.

Iedereen die met de CCR/CESNI te maken heeft, zoals de ASV, kan constateren welk een massa voorstellen voor regelgeving er in een constante stroom op de binnenvaart afkomen, met een verplichting door CCR/CESNI om ze toe te passen.

Over veel onderdelen in onze bedrijfsvoering worden door CCR-CESNI regels bepaald, terwijl bij keurings-experts deskundigheid op specifieke onderwerpen steeds minder aanwezig is. Met of zonder de inbreng van deskundigen, die daarin wel gespecialiseerd zijn.
Natuurlijk proberen verenigingen van binnenvaart-betrokken toeleveringsbedrijven zich hier centraal te manifesteren en daaruit ook zakelijk voordeel te behalen. Aan de binnenvaartorganisaties de mogelijkheid om op voorhand voorstellen voor standaarden in te zien, van een vals motief van “veiligheid” te ontzenuwen en op hun waarde en kosten te beoordelen, zoals ook bij andere voorstellen tijdens het OTNB en dergelijke.

Begrijpelijk of zorgwekkend, dat dit kan en nota bene wordt toegejuicht door de CCR/CESNI? Terwijl daar aan de andere kant alles wordt gedaan om binnenvaartorganisaties met een ander als het bekende EBU/ESO geluid buiten de deur te houden?

De bedrijven die, naast Autena, bij EADINS zijn aangesloten zijn:
Argonics GmbH (DE), Covadem Services BV (NL), Innovative Navigation GmbH (DE), Noordersoft BV (NL), Periskal cvba (BE), Periskal srl (RO) en Tresco Engineering bvba (BE).

Ondertussen verkeert de binnenvaart in een crisis die nog lang niet ten einde is, maar de toeleveranciers staan al paraat om iedere verdiende euro door de schipper te incasseren. “Veiligheid, weet u wel”.

Zijn we als “binnenvaart-in-zwaar-weer” in staat deze bedrijven, hoewel gespecialiseerd in nautische software, een werkend markttransparantie-systeem te laten ontwikkelen, zodat ook onze inkomsten-kant eens een keer omhoog gaat?

Plenair overleg 26-05-2020

In verband met Covid-19 werd dit overleg online gehouden via een videovergadering.

IMPACT VAN DE COVID-19-PANDEMIE OP DE RIJNVAART EN EUROPESE BINNENVAART: CRISISBEHEER EN HERSTELMAATREGELEN.

Vanwege het corona-virus zijn de keuringen en herkeuringen opgeschort, maar er wordt verwacht en dat is ook de wens, dat men dit binnenkort weer gaat oppakken. De achterstanden worden (te) groot. Opmerking wordt gemaakt, dat de binnenschipper niet de dupe mag worden van deze achterstand en zo nodig moeten de certificaten nog een keer verlengd worden, net zoals in maart is gedaan.

De overgangsregeling moet in de lidstaten gelijk zijn, zodat het voor iedereen gelijk is en er ook duidelijkheid is.

De IL&T zou de afgelopen periode geen scheepsmetingen hebben gedaan. Hierdoor zou er nieuwbouw met tijdelijke papieren rondvaren. Er voeren al zusterschepen rond en dat was de reden dat het op die manier zou zijn afgegeven!

Er werd gevraagd om toch voor steunmaatregelingen voor de binnenvaart te pleiten, omdat de huidige situatie behoorlijk impact heeft voor de binnenvaart en de huidige crisis nog lang zal na ijlen.

- Passagiersvaart ondervindt enorme verliezen.
- Er zou 25% minder goederenvervoer zijn.
- Transporten vallen weg o.a. kolen…. enz.
- Dan is er nog de green deal die geld kost. Om die doelstelling te halen zal er een manier gevonden moeten worden om te financieren.

Wegens onbevestigde verontrustende berichten werd er aandacht voor gevraagd, dat bij EU-subsidies voor vervoersmodaliteiten er in verband met een Level Playing Field geen modaliteiten bevoorrecht of achtergesteld mogen worden.

Stremmingen van sluizen in de Bovenrijn

Er waren nogal wat schoonheidsfoutjes bij het stremmen van de sluizen in de Bovenrijn. Er is een aantal keren door partijen bezwaar aangetekend, maar dit mocht niet baten.

Frankrijk werkte in deze niet mee en schermde ermee dat zij vanwege het verdrag van Versailles “het daar voor het zeggen heeft”. Het was frustrerend en het heeft op deze manier een hoop geld gekost, omdat transporten stagneerden.

Men zou toch graag zien dat dit in de toekomst anders kan.

Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts

Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim

Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2019

- De vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim was bij ORL minstens 2,80 m. Aan het criterium van Besluit 1974-I-35 werd voldaan.
- Beneden de sluis bij Iffezheim werd een vaargeuldiepte van 2,10 m bij OLR vastgesteld. Aan het criterium van Besluit 1984-I-29 werd voldaan.

Nieuwbouw van een kade voor de afhandeling van containerschepen in Village-Neuf km. 172,600 - 173,000

Deze kade met een lengte van 400 meter zal worden aangelegd in het verlengde van de bestaande afmeerplaats uit 1993 en worden gebruikt om containerschepen af te handelen.

Gerberdien

Fosfine

Beantwoording Kamervragen van Laçin en Dijkstra

Datum 17 april 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading en Kamervragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht 'In levensgevaar door ladinggas'
Geachte voorzitter,
Hierbij zend ik u mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid de antwoorden op de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading (ingezonden 11 december 2019) en de antwoorden op de vragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht 'In levensgevaar door ladinggas' (ingezonden 12 december 2019)1.

Beantwoording vragen Laçin (SP)

Vraag 1
Wat is uw reactie op het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door hun eigen lading?
Antwoord 1
Tijdens het VAO Maritiem van 3 december 2019 heb ik kort kunnen reageren op het tragische ongeval. Mijn medeleven gaat uit naar de het schippersechtpaar en hun familie. Het moet duidelijk zijn dat overslag van elke lading veilig moet kunnen plaatsvinden.
Op het moment van dit schrijven wordt nog steeds onderzoek gedaan naar het ongeval door het Openbaar Ministerie (OM). Gezien de ernst van de zaak is het onderzoek van de Onderzoekscommissie veiligheidsincidenten Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (hierna genoemd 'de Onderzoekscommissie') meegewogen in de beantwoording van de Kamervragen. Het onderzoeksrapport is gericht aan de Havenmeester van Amsterdam en op 6 maart 2020 door het Havenbedrijf Amsterdam online beschikbaar gemaakt.
Op basis van het onderzoek en de conclusies doet de Onderzoekscommissie een aantal aanbevelingen. De opvolging van deze aanbevelingen zal onder andere aan de orde komen in het Rijkshavenmeesteroverleg. In dit door mijn Ministerie geïnitieerde reguliere overleg zijn alle zeehavens vertegenwoordigd, zal kennis rond dit onderwerp worden gedeeld en zet mijn Ministerie in samenwerking met SZW in op gezamenlijke afspraken ter voorkoming van vergelijkbare incidenten.

Vraag 2
Kunt u inzichtelijk maken hoe vaak er vergiftigingen met biociden plaatsvinden?
Kunt u daarbij ook toelichten of in dat overzicht incidenten opgenomen zijn waar de blootstelling minder langdurig is, waardoor ziekenhuisopname niet altijd noodzakelijk is?
Antwoord 2
Volgens gegevens van het Nationaal Vergiftigingen Informatie Centrum (NVIC) waren er in 2018 twee calamiteiten (geen bedrijfsongevallen) waarbij mogelijk een biocide met fosfine een rol speelde.
In de context van schepen waarbij een lading behandeld was met biociden, zijn in de periode 2017 tot en met 2019 twee meldingen binnen gekomen bij Inspectie SZW (ISZW). Het ging hierbij om te hoge concentraties biociden, waarbij werknemers daadwerkelijk zijn blootgesteld, onwel geworden en/of opgenomen geweest in het ziekenhuis.
Uit navraag bij de Havenmeester Amsterdam en Rotterdam blijkt dat hier enkele incidenten bekend zijn waarbij biociden een rol spelen. In 2000 heeft zich in Rotterdam een incident voorgedaan na overslag van een zeeschip naar een binnenvaartschip. Eén van de schippers had een vermoeden dat er te hoge waarden van een biocide in de lading aanwezig waren. Dit vermoeden werd bevestigd. Naar aanleiding van dit incident heeft de Havenmeester de procedure aangescherpt. Sinds 2000 zijn er (op basis van de bij de Havens beschikbare informatie) in de Rotterdamse haven geen incidenten meer geweest met gasvormende biociden. In Amsterdam hebben sinds 1999 twee incidenten plaatsgevonden tijdens de afhandeling van ter vernietiging aangeboden en tijdelijk op het scheepsdek opgeslagen fosfidetabletten, beide aan boord van zeeschepen.

Vraag 3
Indien een dergelijk overzicht niet beschikbaar is, bent u dan bereid om hier onderzoek naar te doen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 3
Het overzicht is beschikbaar. Zie verder het antwoord op vraag 2.

Vraag 4
Waar kunnen gedupeerden terecht met hun vragen en hoe kunnen zij gecompenseerd worden voor hun gemaakte kosten en gemiste inkomens? Welke rol ziet u voor uzelf hierin?
Antwoord 4
Gedupeerden kunnen bij vragen afhankelijk van het onderwerp terecht bij de ILT, ISZW of een van de havenbedrijven. Of gedupeerden recht hebben op compensatie is een zaak van de civiele rechter. Ik zie hierin geen rol voor mijzelf.

Vraag 5
Welke stappen, zoals het aansprakelijk stellen, worden er genomen tegen de verlader van de lading giftig veevoer?
Antwoord 5
Vastgesteld moet worden of in deze casus sprake is van overtreding van een wettelijk voorschrift. Het OM onderzoekt dit.

Vraag 6
Hoe kan het dat bij de overslag in meerdere binnenvaartschepen niets is geconstateerd over de (zeer) hoge dosis fosfinegas?

Vraag 7
Welke instantie(s) had(den) moeten aanslaan of ingrijpen bij de te hoge waarde fosfinegas, en waarom is dit niet gebeurd?
Antwoord 6 en 7
In de Havenbeheersverordeningen van Amsterdam en Rotterdam zijn procedures voorgeschreven voor zeeschepen die met ontsmettingsmiddel behandelde bulkladingen vervoeren en die lading moeten lossen. Deze procedures zien ook toe op overslag naar binnenvaartschepen. Het onderzoek van de Onderzoekscommissie constateert hierbij dat deze procedures onvoldoende voorzien in het (opnieuw) in werking treden van de fosfidetabletten, nadat de lading voldoende vrij van het toegepaste fosfine is verklaard. Het onderzoek stelt verder dat in de procedures geen (aanvullende) eisen aan het gebruik van losse tabletten in de lading worden gesteld. Daarnaast is het van belang dat de direct betrokkenen, waaronder schippers die de lading ontvangen, weten dat de lading behandeld was met fosfine bestaande uit losse tabletten. Het onderzoek adviseert dientengevolge dat de Havenmeester van Amsterdam de procedures aanpast. Mijn ministerie zal in het proces van aanpassen hiervan expertise aanbieden. Ik zal dit aan de orde stellen in het Rijkshavenmeesteroverleg.

Vraag 8
Welke (Europese) afspraken zijn er over het inspecteren op aanwezigheid van biociden van schepen die van buiten Europa komen?
Antwoord 8
Er zijn geen Europese afspraken over het inspecteren op aanwezigheid van biociden van schepen die van buiten Europa komen. Voor de rol van de inspectie, het Havenbedrijf of anderen verwijs ik u naar vraag 9 van de heer Dijkstra.

Vraag 9
Is er een meldingsplicht bij de havenautoriteiten wanneer bij zeeschepen de lading met biociden, zoals fosfine, is bewerkt? Zo nee, gaat u een dergelijke meldplicht alsnog invoeren voor zeeschepen die onze havens binnenlopen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 9
Er is een meldingsplicht opgenomen in de havenbeheersverordening van Amsterdam en Rotterdam. In het Rijkshavenmeesteroverleg zal aan de orde komen dat alle Nederlandse zeehavens gebruik gaan maken van een meldingsplicht.

Vraag 10
Bent u bereid om bij geurloze biociden standaard een toegevoegd reukmiddel verplicht te stellen, zodat mensen die in aanraking met biociden komen, weten dat deze stof(fen) aanwezig zijn? Zo nee, waarom niet en welke maatregelen bent u dan bereid om te nemen die ervoor zorgen dat biociden beter opgemerkt kunnen worden?
Antwoord 10
Op dit moment kies ik er niet voor om op internationale schaal te pleiten voor het toevoegen van een geur aan gasvormige biociden. In het rapport van de Onderzoekscommissie wordt aangegeven dat bij de aanmelding bij de Havenmeester onder andere bekend is of de lading van het schip met ontsmettingsmiddelen is behandeld, welke ruimen behandeld zijn en welk ontsmettingsmiddel is toegepast. Vervolgens heeft een gasmeetdeskundige de concentraties fosfine meerdere malen gemeten en is het schip vrijgegeven nadat geconstateerd werd dat de concentratie onder de norm was gedaald. De gasmeetdeskundige heeft in haar rapportages tevens opgemerkt dat de lading met fosfidetabletten is behandeld. De Onderzoekscommissie doet de aanbeveling aan de Havenmeester van Amsterdam dat ook de schippers van de schepen op de hoogte gebracht moeten worden van behandeling met fosfidetabletten.

Vraag 11
Welke inspanningen zijn er om andere landen te overtuigen het gebruik van fosfine te verbieden?
Antwoord 11
In Nederland is er geen verbod op het gebruik van fosfine. De werkzame stoffen aluminiumfosfide en magnesiumfosfide, waar fosfine uit vrijkomt, zijn Europees goedgekeurde stoffen om te worden ingezet tegen insecten, knaagdieren en/of overige vertebraten zoals mollen en konijnen. Er zijn in Nederland ook middelen toegelaten door het College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden (Ctgb) op basis van aluminium- en magnesiumfosfide waaronder voor de bestrijding van insecten in diervoeder. Dientengevolge is het niet passend dit in internationaal vervoer te verbieden.

Beantwoording vragen Remco Dijkstra (VVD)
Vraag 1
Bent u bekend met het artikel 'In levensgevaar door ladinggas'?
Antwoord 1
Ja. Ik verwijs naar de antwoorden op vragen van de heer Laçin voor een uitgebreidere reactie.

Vraag 2
Hoeveel mensen hebben er inmiddels gezondheidsklachten door de schadelijke stof fosfine? Hoe zijn de opvarenden er nu aan toe? Bij wie kunnen zij terecht voor schade?
Antwoord 2
Naast het schippersechtpaar zijn mij geen andere personen met gezondheidsklachten bekend. Het schippersechtpaar is inmiddels ontslagen uit het ziekenhuis. Zie verder antwoorden 2 en 4 op de vragen van de heer Laçin.

Vraag 3
Hoe werkt signalering in deze en is het correct dat in korte tijd dertien binnenvaartschepen en vier duwbakken die geladen waren met een soortgelijke lading veevoer, aan de kant zijn gelegd?
Antwoord 3
Rijkswaterstaat heeft op 5 december een melding ontvangen van een incident met een binnenvaartschip (de FOX) en een vergiftiging aan boord van het schip met de stof fosfine. Dit signaal is overgebracht naar de Havenmeester van Amsterdam en vervolgens is er een veiligheidsonderzoek ingesteld.
Op de vier binnenvaartschepen/duwbakken waar nog concentraties fosfine gemeten zijn, zijn er formele stilleggingen afgegeven door ISZW. Dat betekent dat er niemand meer in de stuurhut, bemanningsverblijven en de machinekamer mocht komen. De betrokken schepen lagen toen al allemaal aan de wal.

Vraag 4
Is er al een oorzaak voor dit verschrikkelijke incident aan te wijzen? Hoe is men erachter gekomen dat het mis was en dat er hoge concentraties fosfine aan boord waren?
Antwoord 4
Het lijkt erop dat bij het verladen van de lading, in dit geval zonnebloemmeelpellets, ook niet uitgewerkte tabletten met aluminiumfosfide mee verladen zijn. Uit die niet uitgewerkte aluminiumfosfide is fosfinegas vrijgekomen. De schipper en zijn vrouw zijn hier vervolgens aan blootgesteld en werden ernstig ziek. Later bleek uit metingen dat er in de bemanningsverblijven hoge concentraties fosfine aanwezig waren.
Zie voor een aanvulling hierop de antwoorden 6 en 7 op de vragen van de heer Laçin en voor onderzoek naar de toedracht van het incident het rapport van het onderzoek van de Onderzoekscommissie.

Vraag 5
Wat is er in de tijd tussen het incident en nu allemaal al gebeurd?
Antwoord 5
Mijn Ministerie is in contact met de partijen die betrokken zijn bij het ongeval met het binnenvaartschip, en is op de hoogte gesteld van een lopend onderzoek van de Onderzoekscommissie. Hoofdstuk 3 van het gepubliceerde onderzoek geeft een uitgebreid feitenrelaas over de uitgevoerde acties ten behoeve van de operationele afhandeling van het incident. De aanbevelingen aangaande het risico bij het gebruik van fosfidetabletten worden opgepakt.
De ILT heeft daarnaast onderzoek gedaan naar de technische staat van het schip. De ILT concludeert hierin dat het schip voldeed aan de vigerende wet- en regelgeving voor wat betreft constructie en veiligheid voor de binnenvaart.
Het onderzoek van de Onderzoekscommissie zal in het eerdergenoemde Rijkshavenmeesteroverleg geagendeerd worden.
Zie verder het antwoord op vraag 3 en de vragen 6 en 7 van de heer Laçin.

Vraag 6
Is het de afgelopen jaren eerder zo ernstig misgegaan dat een lading hevig vergiftigd bleek en bemanning gezondheidsschade heeft opgelopen?
Antwoord 6
In vraag 2 van de heer Laçin verwijs ik naar een overzicht van de mij bekende gevallen.

Vraag 7
Hoe vaak komen zeeschepen aan met een dergelijke lading en wat is dan de normale procedure?
Antwoord 7
In 2019 kwamen 91 zeeschepen met een dergelijke lading aan in Rotterdam en 35 in Amsterdam. In 2018 ging het om respectievelijk 74 en 30 schepen. Zie verder antwoorden 6 en 7 op de vragen van de heer Laçin.

Vraag 8
In hoeverre hebben schippers controle over de lading die zij aannemen?

Antwoord 8
In een vervoerovereenkomst worden de afspraken over het vervoer van de lading vastgelegd. De schipper die zelfstandig ondernemer is, heeft deze afspraken zelf gemaakt. De schipper die in loondienst is, is afhankelijk van de vervoercondities die zijn opdrachtgever heeft gemaakt.

Vraag 9
Wat is de rol van de inspectie? Wat is de rol van de havenmeester en wie is er nog meer bij betrokken?
Antwoord 9
Hierna zal ik puntsgewijs ingaan op de rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen:

. De meest relevante inspectiediensten zijn in dit kader ILT, ISZW en NVWA en de (lokale) haventoezichthouders;
. In het algemeen geldt een zorgplicht ingevolge artikel 2a Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden. Dat regelt kortweg dat eenieder op zorgvuldige wijze moet omgaan met gewasbeschermingsmiddelen of biociden, waarbij diegene alles wat redelijkerwijs binnen zijn macht ligt moet doen of nalaten om mogelijk gevaar voor mens of milieu te voorkomen. De ILT en NVWA kunnen hier, indien van toepassing, op toezien;
. De werkgever (zelfstandige) is verantwoordelijk voor de arbeidsomstandigheden. ISZW en ILT kunnen hierop toezien;
. Daarnaast houdt de ILT toezicht op de technische staat van het zeeschip, de vakbekwaamheid van de gasmeetdeskundige en gasmeetdeskundige en bemanningsvoorschriften aan boord;
. Bij binnenkomst van een gegaste lading in de haven van Amsterdam en Rotterdam ontvangt de havenmeester hierover een melding. De Havenmeester is verantwoordelijk voor de veiligheid in de haven en zorgt voor een veilige afhandeling en overslag van alle lading;
. Volgens de havenverordening moet een gasmeetdeskundige onderzoek uitvoeren indien dit noodzakelijk is. Dit omvat o.a. het meten van concentraties en plan van aanpak opstellen (indien een lading niet gasvrij is). Een gasmeetdeskundige is in het bezit van een vakbekwaamheidsbewijs conform de Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

Vraag 10
Is er al een instantie aangewezen die onderzoek naar dit incident gaat doen en wanneer is dit klaar? Zijn er nu al lessen te trekken?
Antwoord 10
In vraag 1 van de heer Laçin is hierop ingegaan. Voor de lessen verwijs ik u naar antwoorden op vragen 6 en 7 van de heer Laçin.

Vraag 11
Waar kunnen mensen terecht met eventuele vragen?
Antwoord 11
Zie antwoord 4 op de vragen van de heer Laçin.
Tot slot wil ik graag benadrukken dat in algemene zin het werken met bestrijdingsmiddelen zorgvuldig en veilig moet plaatsvinden. Naar aanleiding van het ongeval en de adviezen van de Onderzoekscommissie zijn de Havenmeester van Amsterdamse en de Havenmeester van Rotterdam daarom in overleg om te komen tot aanvullende veiligheidsgaranties. Mijn Ministerie zal in samenwerking met SZW expertise verlenen.

Mijn inzet zal erop gericht zijn de uitkomsten uit dit overleg te harmoniseren met andere Nederlandse havens. Het genoemde Rijkshavenmeesteroverleg kan hier een belangrijke rol in spelen.
Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Persbericht Reactie ASV Kamervragen Fosfine-incident

Persbericht Reactie ASV op beantwoording Kamervragen betreffende Fosfine-incident

Op 17 april jl. heeft Minister van Nieuwenhuizen Kamervragen van SP en VVD beantwoord, die gesteld zijn n.a.v. het fosfine-incident (op o.a. de FOX).

Een uitgebreide reactie hierop vindt u bij dit persbericht samen met de diverse bijlagen.

In die beantwoording lezen we o.a. dat op het moment van dit schrijven nog steeds onderzoek gedaan wordt naar het ongeval door het Openbaar Ministerie (OM).
De brief vindt u op
https://www.google.com/search?q=beantwoording+vragen+fosfine&oq=beantwoording+vragen+fosfine&aqs=chrome..69i57j33l2.7974j0j8&sourceid=chrome&ie=UTF-8

betreft: Beantwoording Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading en Kamervragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht 'In levensgevaar door ladinggas'.

Procedures laten te wensen over
Het lijkt erop dat de werkwijze betreffende behandelde lading met fosfinepillen in de diverse havens aangepast zal worden. Dat is een positieve ontwikkeling. Echter, daarmee is de schipper nog steeds niet zeker van de (veilige?) situatie. Wij merken nu nog onrust bij schippers die laden uit een gegaste zeeboot en geen informatie ontvangen. Vermoedelijk omdat er niet met pillen gewerkt is, maar dat weet die binnenvaartschipper niet.

Voorstel ASV: Wij stellen daarom voor in alle gevallen de schipper op de hoogte te stellen, zodat de binnenvaartschipper weet dat het bijvoorbeeld om sleeves gaat i.p.v. pillen en welke waardes er gemeten zijn.

Maar ook in andere gevallen (buiten fosfine) vinden wij dat de schipper op de hoogte moet zijn van de specifieke eigenschappen, gevaren en voorzorgsmaatregelen horend bij bepaalde ladingen.

Voorstel ASV: Waarom niet bij de lading de schipper een document meegeven met daarin de specifieke eigenschappen genoemd? In de tankvaart is dat ook gebruikelijk.

Rol van ILT: het slachtoffer lijkt de verdachte te worden
ILT heeft het schip de Fox onderzocht, alsof daarmee de schipper (mede) schuldig zou zijn geweest aan de vergiftiging van hemzelf, zijn vrouw en hond. Het lijkt ons dat de schipper niet verantwoordelijk kan worden gesteld van een veel te giftige lading. Tot opluchting van de schipper bleek zijn schip helemaal in orde, maar het moet ons van het hart dat daar waar ILT o.i. vooral een controlerende rol zou moeten uitoefenen betreffende de bescherming van schipper en bemanning, met name bij de overslag van veilig product, de aandacht hier toch vooral lijkt te zijn uitgegaan naar eventueel te constateren "overtredingen" van de binnenvaartschipper.

Ongelijkwaardigheid in kennis bij aanname van een reis tussen verlader en schipper
In tegenstelling tot de Minister die uitspreekt dat "De schipper die zelfstandig ondernemer is, deze afspraken zelf heeft gemaakt", stelt de ASV dat schippers nooit van de eventuele middelen die gebruikt zijn om bijvoorbeeld ongedierte tegen te gaan, op de hoogte worden gesteld bij het aannemen van een reis. Dus de schipper KAN niet weten wat er eventueel allemaal in de lading zit, buiten de grondstof die genoemd is. Dat geldt overigens zeker voor het vervoer van containers. En daar zou het ministerie en ILT van op de hoogte moeten zijn, dat dit de gang van zaken is. Dus verbaast deze uitspraak van de Minister ons zeer.

Rol van de havenmeester
Op de vraag van de heer Dijkstra vraag 9: "Wat is de rol van de inspectie? Wat is de rol van de havenmeester en wie is er nog meer bij betrokken?" wil de ASV wijzen op de brief aan de havenmeester van Amsterdam, geschreven door het advocatenkantoor van Dam en Kruidenier.

De ASV is inmiddels op de hoogte van het feit dat advocatenkantoor van Dam en Kruidenier ook aandacht heeft gevraagd van de havenmeester van Amsterdam voor een aantal punten/aspecten van deze zaak (zie bijlage), waarbij de volgende zaken aan de orde komen (en nog niet weersproken zijn, Amsterdam heeft niet gereageerd op de brief). Enkele conclusies uit de brief van advocatenkantoor van Dam en Kruidenier:

- **Men wist dat het zeeschip onldoende vrij was van ontsmettingsmiddelen**
- **Er is een verbod van overslag van lading die onvoldoende vrij is van ontsmettingsmiddelen**
- **De zorgplicht is niet nagekomen**

Kans op verbetering: Afstemming diverse havens veilig werken met bestrijdingsmiddelen
De ASV is positief over het feit dat de Minister voornemens is dit ongeval aan te grijpen om de verschillende (zee)havens te laten samenwerken om een veiliger situatie te creëren voor het werken met bestrijdingsmiddelen.

Tenslotte schrijft de Minister namelijk: Tot slot wil ik graag benadrukken dat in algemene zin het werken met bestrijdingsmiddelen zorgvuldig en veilig moet plaatsvinden. Naar aanleiding van het ongeval en de adviezen van de Onderzoekscommissie zijn de Havenmeester van Amsterdam en de Havenmeester van Rotterdam daarom in overleg om te komen tot aanvullende veiligheidsgaranties. Mijn Ministerie zal in samenwerking met SZW expertise verlenen. Mijn inzet zal erop gericht zijn de uitkomsten uit dit overleg te harmoniseren met andere Nederlandse havens. Het genoemde Rijkshavenmeesteroverleg kan hier een belangrijke rol in spelen.

Westerschelde

Westerschelde is nog steeds wild-west

3630 mensen hebben onderstaand bericht gelezen dat de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) op haar facebook site heeft geplaatst.

Als je bordje met geweld wordt losgescheurd van de den, doordat een zeeschip ondanks oproepen met 27 km. per uur blijft doorknallen, dan heb je een klap gemaakt. Een ander schip heeft 75 ton water binnengekregen. Het gaat maar door...

De reacties waren niet van de lucht en wijzen erop dat het ronduit gevaarlijk is om met een binnenvaartschip op de Westerschelde te varen, omdat de zeevaart te weinig rekening houdt met de binnenvaart.

Voor

Na

Alleenvaart op de Westerschelde

Alleenvaart op de Westerschelde: nog steeds geen antwoord

Op 30 april jl. heeft de ASV onderstaand bericht gestuurd aan Rijkswaterstaat en de Scheldecommissie, waarop (naast een ontvangstbevestiging) nog steeds geen antwoord is gekomen.

Geachte heren,
Bij deze wilden we dit onderwerp weer even oppakken, welk in 2016 in het Schelde Directeuren overleg is besproken en afgewezen.
De argumenten, waarop onze aanvraag werd afgewezen, nog even puntsgewijs:

1) • Nautische complexiteit van het gebied door sterke eb- en vloedstroming en hoge golfslag door wind en passerende zeeschepen.

- De Westerschelde is een open zeearm, waar schepen van dit formaat sowieso al extra aandacht nodig hebben. In vergelijking met bijvoorbeeld het havengebied van Rotterdam, inclusief Nieuwe Waterweg, Europoort en Maasvlakte (waar alleenvaart wel is toegelaten) zijn er eigenlijk geen verschillen voor een schipper, die de weerberichten in de gaten houdt en daaraan ook consequenties verbindt.

2) • De Westerschelde is een weefgebied met verschillende verkeersmodaliteiten (zeevaart, grote binnenvaart, visserij, pleziervaart enz.) met verschillende manoeuvreereigenschappen.

- Soms een onoverzichtelijk verkeersbeeld wat veel communicatie vereist met verkeersposten, maar ook met andere vaarweggebruikers.

De verkeersposten hebben hier hun grote nut bewezen. Deze zijn ook in het Rotterdamse havengebied aanwezig, waar de communicatie dikwijls veel drukker en moeilijker te volgen is dan op de Westerschelde, waarbij op de Westerschelde veel meer ruimte voorhanden is om te manoeuvreren of uit te wijken.

Aan de kant van de kleine binnenvaart (< 55m.) is de situatie eerder verbeterd door modernere apparatuur en een verdere toename van het radargebruik.
De alternatieve route via Kreekrak en Antwerpen, voor zover dit al passend is gezien de vaarbestemming van individuele schepen, kent ook toenemende drukte en schaalvergroting, waarmee de verschillen met de Westerschelde-route kleiner worden.

Het veelvuldig buiten gebruik zijn van de Royerssluis impliceert ook daar een toename van het gezamenlijk met zeevaart gebruik maken van de resterende sluizen.

Waarom wij hier specifiek nu dit verzoek om toelating voor alleenvaart van de Westerschelde-route weer onder uw aandacht willen brengen, is het fenomeen van de Corona-risico's.

Schepen van de afmeting, waarop alleenvaart elders is toegelaten (< 55m.) hebben een kleine stuurhut, waarin het niet mogelijk is de 1,5 meter afstands-eis in praktijk te brengen. Wellicht anders dan bij de zeeloodsen, waar waarschijnlijk strenge controle op eventuele corona-besmetting wordt uitgeoefend, is dit bij het steeds schaarser beschikbare extra personeel voor een oversteek van de Westerschelde niet het geval, waardoor het besmettingsrisico onaanvaardbaar aanwezig is en, ingeval zich een besmetting zou voordoen, zou dit leiden tot het wekenlang buiten bedrijf raken van schip en schipper.

Hopelijk wilt u, eventueel voor de duur van de corona-crisis, nogmaals heroverwegen, alleenvaart voor de betrokken groep schepen toe te staan.

Hoogachtend,
in afwachting van uw reactie en eventuele tegenvoorstellen,
Algemeene Schippersvereeniging,
voor deze, J. Evens, denktanklid.

Politiek

Ter voorbereiding schriftelijk overleg commissie I & W

Betreft:
Ter voorbereiding schriftelijk overleg commissie Infrastructuur en Waterstaat
14 mei 2020

Rotterdam, 7 mei 2020

Op 14 mei vindt in plaats van het AO maritiem een schriftelijk overleg plaats. Ter voorbereiding hierop sturen we u een aantal aandachtspunten. Wij hopen u daarmee de noodzakelijke achtergrondinformatie te verstrekken.

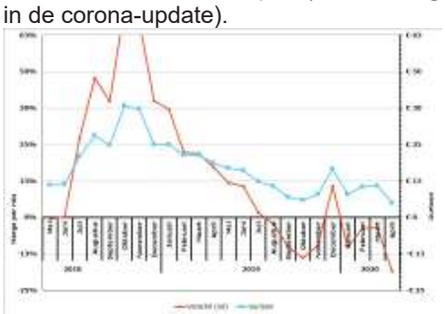
De ASV is zich bewust van het feit dat uw inbreng, gezien de werkwijze van het AO, beperkt moet zijn. Wij vragen u daarom in ieder geval de uitvoering van de CCR/CESNI-regelgeving aan de orde te stellen. Essentieel is de urgentie van bescherming tegen onttakeling van de binnenvaartvloot, zie punt 2 (Gevolgen van) de CCR/CENI-regelgeving aanpakken.

Aandachtspunten voor het aankomend AO Maritiem wat betreft de binnenvaartsector

1. Corona-crisis
De ASV heeft u diverse updates gestuurd betreffende de corona crisis. Ik stuur ze als bijlagen hierbij. Samengevat zouden we kunnen zeggen dat de samenwerking tussen Minister van Nieuwenhuizen, het ministerie IenW en de sector prima is wat betreft snel handelen om een aantal knelpunten aan te pakken.
Wat blijft, is een aantal niet of moeilijk op te lossen zaken. Zaken die vooral zichtbaar gemaakt worden door deze crisis. De situatie van de schippers ten opzichte van hun opdrachtgevers wordt pijnlijk duidelijk. Als men een modal shift wil, dan wordt dat op deze wijze in ieder geval niet bereikt. Verder zijn er een aantal zaken die al langer spelen, maar nu des te voelbaarder zijn, zoals het ligplaatsenbeleid.

De ASV vraagt o.a. om:
- Een meer transparante markt, dit zou als crisismaatregel o.i. ingevoerd kunnen worden (zie bijvoorbeeld https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossiers/dossier-agora/)
- Meerder plekken in Nederland waar schepen voor langere tijd met de juiste voorzieningen kunnen blijven (zie ook bijlage ligplaatsbeleid)
- Het bepleiten bij CCR/CESNI voor het her-instellen van de crisishardheidsclausule

Hieronder een grafiek van Panteia die de ontwikkeling van het uurloon in de binnenvaart aangeeft. In tegenstelling tot wat er beweerd is door anderen gaat dit niet specifiek over kleinere schepen (zie de uitleg in de corona-update).



2. Fosfine en veiligheid voor de binnenvaart in de Nederlandse havens
Het fosfinedrama heeft de wijze waarop de schipper onbeschermd blootgesteld wordt aan giftige dampen, overduidelijk gemaakt. Ook VVD en SP hebben vragen gesteld over de gang van zaken. Op de antwoorden daarop heeft de ASV een reactie gegeven, inmiddels in uw bezit.
Conclusie: Het feit dat Amsterdam in geval van werken met fosfine-pillen het beleid zal aanpassen, is een goede stap maar gaat o.i. niet ver genoeg.
Niet alleen de ASV is niet tevreden over de huidige gang van zaken (het onderzoek is nog niet afgerond), ook advocatenkantoor van Dam en Kruidenier heeft namens de betreffende schipper (Andre de Waardt) een brief geschreven aan de havenmeester van Amsterdam met als conclusie dat de zorgplicht niet nagekomen is (die stukken zijn eerder aan u verzonden).

Wij vragen:
- Een gelijk beleid voor alle (zee)havens in Nederland
- Een beleid waarbij de schipper altijd op de hoogte gesteld wordt van de eigenschappen van de lading die hij vervoert middels een document aangeleverd door de verlader
- Een beleid waarbij ingeval van “gegaste” zeeschepen (of dat nu d.m.v. pillen of sleeves is) ook aan boord van het binnenvaartschip gemeten wordt en de resultaten aan de schipper kenbaar gemaakt wordt middels een aan de schipper te overhandigen document.

Wat is nog blijven staan?
Veel onderwerpen zijn nog aan de orde, maar dienen wel geactualiseerd te worden. Daarom bij deze:

3. Omgekeerde modal shift aanpakken
Vervoer over water verdwijnt naar de weg. Dit heeft verschillende oorzaken, die aangepakt zouden moeten worden. Voorstellen hieromtrent zijn uitgewerkt in een position paper (stimulering binnenvaart) verstuurd aan de heer Dronkers (zie bijlage), Ministerie IenW. Samenvattend: het vertrouwen in (het voortbestaan van) de bedrijfstak verdwijnt; drempels wegnemen en actieve stimulering van de binnenvaart is noodzakelijk. Dit geldt nu meer dan ooit.

(geactualiseerde) Speerpunten
Daarin zijn er op dit moment een aantal speerpunten:
- **Het achterstallig onderhoud** blokkeert de binnenvaart (zie de recent uitgevallen brug bij Boskoop waarvan men al jaren blijkt te hebben geweten dat die niet in orde was, de sluis van Lith etc.). Zo langzamerhand is niet meer te verhullen hoe de bezuinigingen van de afgelopen jaren op de infrastructuur hun desastreuze uitwerking hebben. De spertijden die ingevoerd worden, de onveilige ligplekken, het aantal storingen aan sluizen dat al bijna verdubbeld is in 4 jaar tijd etc. Wij wijzen u hierbij ook op de stukken die u ontvangen heeft ter voorbereiding van de begrotingen.
- **De ligplaatsproblematiek**: het gebrek aan goede en veilige ligplaatsen is een enorm probleem en moet zo snel mogelijk aangepakt worden. Waar schippers al jaren vragen om meer en betere ligplaatsen, waarbij er minimaal 5 plekken in Nederland zouden moeten zijn waar schepen langer kunnen liggen, is op dit moment Rotterdam aan het bespreken of men de laatste haven (de Maashaven) waar schippers in Rotterdam kunnen blijven (bijna compleet) aan de binnenvaart zal onttrekken. Dat zelfs de havenstad bij uitstek dit serieus ter overweging neemt, is een teken aan de wand en deze ontwikkeling dient zo snel mogelijk gekeerd te worden. Ook recentelijk zien wij hier nog meer restricties en beperkingen. Zie bijvoor-

beeld Kennisgeving verkeersbesluit Lemmer – Delfzijl, Rijkswaterstaat (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-24937) van 4 mei jl. **De argumenten zijn altijd hetzelfde, zoals hier omschreven**: *Motivatie De HLD is een drukke hoofdvaarroute welke beperkte ruimte kent om ligplaats te nemen. Daarom is het nodig het gebruik van deze ruimte te reguleren via een verkeersbesluit waarmee de ligplaatsen worden aangewezen. Uitgangspunt is daarbij het beleid vastgelegd in de Richtlijnen Vaarwegen (2017) en de afspraken uit het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma infrastructuur, Ruimte en Transport van oktober 2018.* **Wij vragen:** Herziening van dit beleid onder leiding van RWS in overleg met de sector, zodat schepen die niet kunnen of hoeven te varen ergens kunnen liggen.
- **Bedienen op afstand** betekent veel onveilige situaties en oponthoud voor de binnenvaart. Mede door het gebruik van afstandsbediening op tal van plekken worden regelmatig vaarwegen (deels) gestremd. De ASV vraagt (nog steeds) om een evaluatie daarvan.

Wij hebben ter voorbereiding van het AO in november 2019 u betreffende dit onderwerp als bijlage opgestuurd:
- Position paper: stimulering binnenvaart
- Onderbouwing aanvraag evaluatie bedienen op afstand
- De stukken die u ontvangen heeft ter voorbereiding van de begrotingen

Mocht u bepaalde bijlagen nog eens willen ontvangen, dan hoor ik dat graag en zend het u per omgaande toe.

4. (actualisering: Gevolgen van) de CCR/ROSR-regelgeving aanpakken
Hierbij verwijst de ASV naar de u toegestuurde informatie ter voorbereiding van de begrotingen. Ondanks aangenomen moties is er tot nu toe niets wezenlijks veranderd en worden goede binnenvaartschepen uit de vaart genomen.

Opvallend: CCR constateert enorme afname kleinere schepen
Opvallend is dat de CCR zelf constateert dat het aantal schepen beneden de 1.000 ton hard afneemt (jaarverslag 2019 zie bijlage, zie bijvoorbeeld blz 89 en 90). Dat lijkt ons toch een opening te bieden om met de CCR in gesprek te gaan om deze omgekeerde modal shift te stoppen.
De ASV heeft met klem Minister van Nieuwenhuizen verzocht om de CCR te verzoeken de, door de CCR in het rapport “Schepen van de Toekomst”, gesuggereerde 5-jaarlijkse evaluatie uit te voeren waarbij duidelijk zou moeten worden of (en welke) bepaalde segmenten in de sector harder getroffen worden dan anderen door deze regelgeving. Het lijkt erop dat de CCR dat middels haar jaarverslag al duidelijk heeft gemaakt. De vraag is of de CCR bereid is deze ontwikkeling te helpen stoppen.

WELKE OPLOSSINGEN ZIJN MOGELIJK?
Het is vijf voor twaalf geweest. De ASV wil graag meedenken over oplossingen, zodat het tij alsnog kan worden gekeerd. We zijn de Minister en de CCR/CESNI erkentelijk voor het feit dat men -gezien de huidige coronacrisissituatie- alle certificaten en keuringen “on hold” hebben gesteld. Maar hoe is dat over enkele maanden? Daarom benoemen wij de mogelijke oplossingsrichtingen voor (iets) langere termijn:
◊ Invoering van een daadwerkelijke en ruime ontheffingsmogelijkheid en/of een algemene ontheffingsmogelijkheid onder de hardheidsclausule, waarbij in een set omschreven gevallen in ieder geval ontheffing wordt verleend van die eisen. De werkgroep die deze hardheidsclausule zou onderzoeken heeft geen resultaten opgeleverd.
◊ **De Minister zou haar ministeriële bevoegdheid kunnen gebruiken** om schepen die alleen binnen Nederland varen in bepaalde gevallen vrij te stellen van bepaalde eisen. De ASV heeft daarover een brief geschreven, mede-ondertekend door PTC en evofenedex (*zodra de brief ondertekend bij de Minister is, sturen we die u na) waarin wij de Minister vragen dat te doen betreffende de geluidseisen* bij schepen waarbij de stuurhut boven de motor of de schroef geplaatst is en men onmogelijk kan voldoen aan de eis van maximaal 70 decibel (zie de komende brief voor de uitgebreide uitleg hierover)
◊ Het buiten beschouwing laten van eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden bij schepen zonder personeel (wij houden vol dat dat in andere landen, Duitsland zo toegepast wordt)
◊ Het treffen van afdoende financiële compensatiemaatregelen
◊ Invoering van een moratorium gelet op de noodsituatie van de omgekeerde modal shift die zich momenteel voltrekt
◊ Het instellen van de crisishardheidsclausule (er lijkt ons momenteel wel sprake te zijn van een crisissituatie)

Wij sturen u betreffende dit onderwerp hierbij als bijlage
- Het jaarverslag van de CCR zie o.a. blz. 89 en 90 voor de cijfers omtrent de ontwikkeling van de binnenvaartvloot. Ook te vinden op: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2019/09/ccnr_2019_Q2_nl-min.pdf

5. Conclusies verbinden aan evaluatie boetebeleid binnenvaart
Panteia heeft een evaluatie uitgevoerd naar de hoogte van de boetes in de binnenvaartsector. Niet alle conclusies die de Minister daaruit trekt, deelt de ASV. De onderbouwing daarvan vindt u in de bijlage zoals u toegestuurd ter voorbereiding van het AO november 2019. Mocht u bepaalde bijlagen nog eens willen ontvangen, dan hoor ik dat graag en zend het u per omgaande toe.

Voorstel aanpassing boetebeleid binnenvaart:
- Afschaffen van het systeem “controleren op afstand” (wij hebben de indruk dat dit op dit moment ook niet meer plaatsvindt; wij willen dat graag officieel bevestigd hebben)
- Matiging vooraf van boetes in de binnenvaart vergelijkbaar laten plaatsvinden als bij weg en/of spoor
- Werk maken van het beperken van het aantal handhavende instanties/personen

Wij stuurden u betreffende dit onderwerp in november 2019 als bijlage
- Reactie op het rapport van Panteia “Hoogte Boetes”: samenvattend “boetes in de binnenvaart onredelijk t.o.v. haar concurrenten”

6. Vergroening
Hoe belangrijk vergroening ook is, deze sector is op dit moment vooral bezig met een poging tot “overleven”. Gezien de huidige situatie bevreemdt het de ASV dan ook dat men door wil gaan met het uitrollen van het labelingssysteem. De ASV heeft dit ook kenbaar gemaakt aan Minister van Nieuwenhuizen (en daar begrip van ondervonden).
Zie bijlage
- “ASV zet pas op de plaats” Algemeen: De ASV heeft tal van voorstellen geschreven hierover, maar wij zien hier niets van terug in de stukken betreffende de Green Deal. Al met al valt er voor schepen beneden de 1.500 ton niets te vergroenen als deze er niet meer zijn na 2025. Schippers willen graag vergroenen, maar dat moet wel kunnen. Zowel financieel als technisch (er zijn nog steeds geen goede motoren en men is er ook nog niet uit welke richting het vergroenen op moet gaan). Bovendien willen we ook hier een level playing field.

Wij stuurden u betreffende dit onderwerp in november 2019 als bijlage
- Brief n.a.v. gesprek Green Deal

7. Stikstofproblematiek

◊ Wetende dat de binnenvaart vooral vaart binnen gebied dat omschreven wordt als Natura-2000 gebied, zal het stikstofbeleid een grote impact kunnen hebben op de binnenvaart.

◊ Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met het feit dat de agrarische sector zal veranderen. Minder veeteelt betekent voor de binnenvaart minder vervoer van (grondstof voor) diervoeders. Minder landbouw betekent minder vervoer van kunstmest bijvoorbeeld. Dit alles heeft een enorme impact op de binnenvaartsector waarbij de consequenties ervan besproken zouden dienen te worden.

8. Demotivering binnenvaart

Al met al kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat, hoewel er steeds meer gesproken wordt over een gewenste modal shift, de praktijk is dat de binnenvaart nog steeds gedemotiveerd wordt in haar (voort)bestaan.

Wij wijzen u op de stukken zoals verstuurd in november 2019 betreffende dit onderwerp als bijlage

- Demotivering Binnenvaart Rotterdam
- Ingezonden brief bewoners Maashaven: https://www.dehavenloods.nl/nieuws/algemeen/852123/onrust-en-boosheid-op-katendrecht-over-voorstel-dempen-maashaven-ingezonde
- Brief aan de gemeenteraad Rotterdam (ASV) betreffende de Maashaven

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wens u een constructief schriftelijk overleg toe.

Mocht u nog vragen hebben, behoefte aan achtergrondstukken dan horen wij dat graag.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma
woordvoerder ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

SO maritiem van 14 mei 2020: veel inbreng van veel partijen

De ASV spreekt haar dank uit aan de Kamerleden die zich hebben ingezet voor de binnenvaartsector middels het stellen van vele relevante vragen tijdens het SO maritiem van 14 mei 2020. De ASV heeft een greep uit die inbreng op facebook geplaatst. Wilt u alles lezen over Binnenvaart en Maritiem in de Tweede Kamer

Hier de link:
https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z08263&did=2020D18690&fbclid=IwAR1y2ngwzIoKZn3o_jkSoI2yc16EmV-23n9fa0gIBbCDAKwPeQc_T7bP__M

SGP over Hoogte van de nieuwe Merwedebruggen

Meerdere partijen waaronder de SGP schreven over de hoogte van de nieuwe Merwedebruggen:

De leden van de SGP-fractie hebben een vraag naar aanleiding van de beantwoording van Kamervragen van het lid Stoffer over hoogte van de nieuwe Merwedebruggen (Kamervragen Stoffer, Vergaderjaar 2019-2020, aanhangsel Handelingen, 2620).

De Minister gaf aan dat in het Tracébesluit nu inderdaad aangekoerst wordt op een lagere hoogte dan de bestaande brug, maar dat aanvullend onderzoek plaatsvindt. Zij bevestigde dat bij een lagere hoogte dan de bestaande brug afgeweken zou worden van de CCR-norm, dat de minimale brughoogte van nieuwe bruggen niet minder mag zijn dan de doorvaarthoogte van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid om bijkomende beperkingen te voorkomen.

Deze leden hebben hierover enkele vragen: klopt het dat de CCR-richtlijnen bindend zijn? Waarom kan de Minister in lijn met deze richtlijnen niet gewoon garanderen dat de nieuwe bruggen tenminste dezelfde hoogte krijgen als de bestaande brug? Wanneer is de vormgeving van de nieuwe Merwedebruggen besproken in de Maatschappelijke Advies Groep en wat

was het advies van deze Groep?

Deze leden wijzen op het belang van goede doorvaart voor de modal shift en om te voorkomen dat het wegverkeer onnodig gehinderd wordt door extra brugopeningen.

SGP over Gevaarlijke stoffen in de lading:
SGP wil (net als de ASV) dat de schipper op de hoogte wordt gebracht van gevaarlijke stoffen in de lading:

De leden van de SGP-fractie vragen zich in verband met het fosfine-incident af waarom de Minister er niet voor kiest om te verplichten dat bij overdracht van de lading de ontvangende schipper geïnformeerd wordt over gebruikte ontsmettingsmiddelen.

Mooie ondersteuning vanuit de SGP voor behoud diversiteit van de binnenvaartvloot
Zo schrijft de SGP:

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat in het jaarverslag van de CCR wordt aangegeven dat het aantal binnenvaartschepen beneden de duizend ton sterk is afgenomen. Dit zijn juist de schepen die in de haarvaten van het vaarwegennetwerk kunnen komen.

Deze leden constateren dat de CCR ondanks de inzet van de Minister niet echt in beweging komt om een koude sanering van kleine binnenvaartschepen vanwege de CCR-eisen voor onder meer geluid te voorkomen.

Deze leden horen graag welke mogelijkheden de Minister ziet voor vrijstellingen voor schepen die alleen in Nederland varen en voor vrijstellingen wat betreft eisen die verband houden met de arbeidsomstandigheden voor schepen zonder personeel (zoals ook in Duitsland).

SGP vraagt om steunmaatregelen voor de binnenvaart
SGP-fractie vraagt om instellen crisishardheidsclausule en aanvullende steunmaatregelen i.v.m corona crisis.

De leden van de SGP-fractie constateren dat ook in de passagiersvaart en het goederenvervoer klappen vallen als gevolg van de coronacrisis. Deze leden waarderen de inzet van het kabinet, maar hebben nog wel enkele vragen.

Ondernemingen in de passagiersvaart kunnen een beroep doen op TOGS-regeling. Deze 4.000 euro is in de meeste gevallen niet voldoende om de vaste lasten te kunnen betalen. Daarbij komt dat tijdens de komende seizoensmaanden vanwege de 1,5-meter-regels minder inkomsten binnengehaald zullen worden. Hoe schat de Minister dit in?

Hoe waardeert zij het voorstel vanuit de sector voor een noodfonds?

In de goederenvaart dreigen donkere wolken, omdat bij verschillende schippers de omzet over de laatste maanden gehalveerd is. Sommige schepen zijn stilgelegd. Contracten worden ontbonden of in het nadeel van de schipper aangepast. Zowel de NOW als de TOGS zijn (vaak) niet van toepassing.

Er zijn maatregelen getroffen om acute liquiditeitsproblemen te voorkomen, maar dat is alleen uitstel van betaling. Daarbij komt dat een recessie dreigt en het langetermijnperspectief daarom ook niet gunstig is. Het omvallen van op zichzelf gezonde bedrijven moet wat deze leden betreft met het oog op de gewenste modal shift van de weg naar de binnenvaart (en het spoor) voorkomen worden. Is de Minister bereid aanvullende maatregelen te nemen, onder meer door de TOGS uit te breiden en het mogelijk te maken dat binnenvaartbedrijven er ook voor in aanmerking komen?

Is het mogelijk dat in de richtlijnen van de CCR/CESNI een crisishardheidsclausule opgenomen wordt?

Partij voor de Dieren over varend ontgassen
Varend ontgassen in Natura 2000-gebieden
De leden van de Partij voor de Dierenfractie bedanken de Minister voor het opheldelen van de situatie rondom het varend ontgassen in Natura 2000-gebieden.

Voor deze leden is duidelijk dat het lozen van giftige stoffen in de natuur, en zeker in beschermde natuurgebieden, onacceptabel is. Deze leden zijn verbaasd dat de Minister stelt dat dit weldegelijk toegestaan is.

Kan de Minister allereerst toelichten hoe zij tot de conclusie is gekomen dat het lozen van chemische stoffen uit scheepsruimen (vaak zelfs giftige stoffen) geen significante negatieve gevolgen heeft voor de Natura 2000-gebieden? Is daar onderzoek naar gedaan? Zo ja, kan zij dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Zo niet, hoe is zij dan tot die conclusie gekomen?

Heeft de Minister er rekening mee gehouden dat sommige stoffen in kleine hoeveelheden wellicht beperkte schade aanrichten, maar wanneer zij niet of slecht afbreken over een langere periode wel degelijk in onacceptabele concentraties zullen voorkomen?

Kan de Minister bevestigen dat veel van de stoffen die varend ontgast worden een veiligheidsinformatieblad hebben waarop vermeld staat dat de stof niet in contact mag komen met “grond respectievelijk het oppervlakte- of grondwater”?

Kan de Minister bevestigen dat veel van de stoffen die varend ontgast worden een veiligheidsinformatieblad hebben dat vermeld dat wanneer de stof ‘rivieren, meren of riolen vervuilt de respectievelijke autoriteiten’ op de hoogte gesteld moeten worden? Kan de Minister aangeven hoe zulke waarschuwingen en veiligheidsinstructies te rijmen zijn met de stelling van de Minister dat deze stoffen geen negatieve effecten hebben op de natuur?

Kan de Minister verder toelichten waarom de enige verstoringen die volgens haar van belang zijn bij het bepalen van de impact van de scheepvaart op de natuur visuele verstoring, mechanische verstoring en verstoring door geluid zijn? Waarom worden lozingen daarbij niet meegenomen?

Vindt de Minister het logisch dat bij de beoordeling van de impact van de scheepvaart op de natuur niet gekeken wordt naar het lozen van stoffen vanaf deze schepen in de natuur waar zij doorheen varen? Kan de Minister dit toelichten?

Is de Minister bereid om navraag te doen bij de Europese Commissie over de vraag of het varend ontgassen in Natura 2000-gebieden te rijmen is met de bescherming die geboden moet worden aan deze gebieden? Zo nee, waarom niet?

Partij voor de Dieren: schippers moeten veilig zijn.

Fosfine in havens aandachtspunt voor de Partij voor de Dieren
De leden van de Partij voor de Dierenfractie lezen in de meest recente brief van de Minister dat de, in Amsterdam en Rotterdam, vastgelegde maatregelen ter voorkoming van dit soort ongevallen gedeeld zullen worden met alle andere havens en het vervolgens aan die havens zelf is om te beoordelen of zij deze maatregelen ook moeten vastleggen. Kan de Minister aangeven hoe dat te rijmen is met haar eerdere antwoord op schriftelijke vragen, waarin zij stelde dat zij streeft naar afspraken met alle andere havens? Gaat zij ervoor zorgen dat schippers in alle havens zich van een gelijkwaardige en voldoende bescherming verzekerd weten? Is bij de Minister onderzoek bekend naar de noodzaak voor het gebruik van fosfine of soortgelijke bestrijdingsmiddelen? Zijn er alternatieve methoden die minder schadelijk zijn voor mens, dier en milieu? Zo nee,

is de Minister bereid daar onderzoek naar te doen?

Christen-Unie wil ook dat kleinere schepen toegang hebben tot subsidies i.v.m. vergroening
Green Deal en duurzaamheid
De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Minister over de uitwerking van de Green Deal. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

Deze leden kijken met interesse naar het labelsysteem waarmee de milieuprestatie van een schip kan worden geduid, maar hebben hierbij nog wel enkele zorgen.

Hoe gaat de Minister voorkomen dat kleinere schepen, die vaak geen onderdeel uitmaken van grote scheepvaartorganisaties, subsidies voor verdere verduurzaming mislopen omdat zij, in tegenstelling tot grote multinationals, geen financiële ruimte hebben om hun schepen schoner en duurzamer te maken?

Deelt de Minister de notie dat dit de subsidieregelingen juist averechts zou doen laten werken, aangezien juist kleine bedrijven zonder grote winstmarges en daarmee financiële ruimte die subsidies bieden extra hard nodig hebben?

Achterstallig onderhoud en bedienen op afstand onderwerpen voor de Christen-Unie
De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat voor het veilig laten functioneren van de binnenvaart een goede staat van instandhouding van kunstwerken onmisbaar is. Wat is de stand van zaken van het achterstallig onderhoud aan bruggen en sluizen? Welke vorderingen heeft de Minister hierin gemaakt?

In dit kader zien bovengenoemde leden in het OVV-rapport over de veiligheid beweegbare sluizen en bruggen dat een gebrek aan uniforme richtlijnen voor het veilig bedienen van bruggen en sluizen tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Wat is de afweging van de Minister om niet direct, in samenwerking met andere wegbeheerders te komen tot een uniforme wettelijke richtlijnen, zeker aangezien Rijkswaterstaat al verschillende initiatieven heeft genomen om de kennis aangaande de veiligheid rondom bediening op afstand te delen met andere weggebruikers, maar dat dit nog niet heeft geleid tot gewenste uniformiteit?

Heeft de Minister overwogen om de Landelijke Brug- en Sluisstandaard van Rijkswaterstaat ook bindend te verklaren voor andere wegbeheerders? Zo nee, waarom niet?

Christen Unie en de corona-gevolgen voor de binnenvaartsector
De leden van de ChristenUnie-fractie willen allereerst hun zorgen uiten over de gevolgen van de coronacrisis voor de binnenvaartschippers en hun families. Zij zijn blij met de terughoudendheid in handhaving door Rijkswaterstaat voor langere overnachtingen. (....) Hoe staat het met de lock-out in de sector, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de opvang van schipperskinderen? Kunnen zij weer naar schippersinternaten? Heeft de Minister er zicht op of schippers extra gezondheidsrisico's lopen doordat het handhaven van de afstand van 1,5 meter zeer lastig kan zijn op een klein schip?

SP en Varend ontgassen
De leden van de SP-fractie hebben zich meermaals uitgesproken voor een landelijk verbod op het varend ontgassen. Deze leden zien zich gesteund in deze wens door de op 18 december 2019 aangenomen motie van het lid Laçin c.s. over uiterlijk op 1 juli 2020 een landelijk verbod op het varend ontgassen (Kamerstuk 31409, nr. 263). Toch blijft de Minister zich verschuilen achter ratificatie van een internationaal verdrag voor het instellen van dit verbod. Dat vinden deze leden onacceptabel en zij eisen dat de Minister in aanloop naar ratificatie van het internationale verdrag alvast een landelijk verbod in Nederland afkondigt.

Bescherming van onze gezondheid en ons milieu mogen we niet laten afhangen van andere landen. Dat zou betekenen dat een landelijk verbod op het varend ontgassen er mogelijk nooit komt als één van deze landen afziet van ratificatie. En dat een landelijk verbod noodzakelijk is, heeft de handhavingsactie op meerdere dagen in oktober 2019 aangetoond. Dat concludeert ook de ILT. Wat gaat de Minister doen om de hierboven genoemde aangenomen motie uit te voeren en het landelijk verbod op varend ontgassen in te laten gaan op 1 juli 2020?

En hoe staat het met de ontgassingsinstallaties die noodzakelijk zijn als alternatief? Hoeveel daarvan zijn nu gerealiseerd en is het inmiddels mogelijk om gespreid over het hele land te ontgassen bij een ontgassingsinstallatie? In Rotterdam is het varend ontgassen al verboden, omdat het aangemerkt is als dichtbevolkt gebied. Toch wordt er nog altijd varend ontgast, omdat structurele handhaving ontbreekt. De verantwoordelijke wethouder heeft hierover de Minister ook aangeschreven. Deze leden vragen de Minister of zij al heeft gereageerd op deze brief en wat zij gaat doen om structurele handhaving te waarborgen.

En kan de Minister ook ondersteuning bieden aan provincies bij de handhaving op de provinciale verboden die nu al gelden?

Ook wat het fosfineprobleem betreft heeft de SP vragen voor de Minister
De leden van de SP-fractie constateren dat de fosfinevergiftiging van de opvarenden van de Fox in december vorig jaar duidelijk liet zien dat vracht, die door de binnenvaart vervoerd wordt, niet altijd zonder gevaar is. Hoewel het OM nog onderzoek doet, liggen er al wel aanbevelingen van de Onderzoekscommissie veiligheidsincidenten Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied.

Deze leden lezen dat de aanbevelingen aan de Havenmeester worden gedaan en in beantwoording op de vragen van het lid Laçin over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading (d.d. 27 april 2020, documentnummer 2019Z24798), schrijft de Minister dat haar ministerie in samenwerking met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW) in gaat zetten op afspraken ter voorkoming van vergelijkbare incidenten.

Deze leden lezen in deze bewoording enige vrijblijvendheid. Inzetten op afspraken kan een prima resultaat opleveren, maar garandeert dat niet. Bedoelt de Minister hier te zeggen dat de aanbevelingen onverkort opgevolgd moeten worden en dat de inzet van beide ministeries is, dat dit goed vastgelegd wordt? Zo nee, waarom laat de Minister dan ruimte voor vrijblijvendheid?

De SP en de coronacrisis
De leden van de SP-fractie constateren dat de coronacrisis een stevige wissel trekt op de transportsector. Bij sterk verminderde economische activiteit, als gevolg van een crisis, vangt deze sector als eerste de klappen. De scheepvaart is hierin geen uitzondering, maar de kleine binnenvaart neemt hierin wel een bijzondere rol. Doordat er in dat deel van de sector veel zelfstandig ondernemers zitten, kunnen zij makkelijk uitgespeeld worden door grote bevrachters. Onderbiedingen, coronaclausules en opengebroken contracten zijn slechts enkele van de vele voorbeelden van nadelige gevolgen die deze leden constateren. Herkent de Minister deze signalen ook en kan zij een uitspraak doen over de wenselijkheid van dergelijke praktijken?

Groen Links bepleit modal shift
Zo lezen we:
Wat zijn de mogelijkheden voor het versnellen van de modal shift van weg naar water? Deze leden hebben al eerder gevraagd of het mogelijk is om hier ook de opbrengsten van de vrachtwagenheffing

bij te betrekken. Deelt de Minister het perspectief dat vrachtverkeer zoveel mogelijk per water zou moeten worden afgehandeld? Als dit het geval is: wat is daar dan voor nodig? En hoe wordt voorkomen dat de aantrekkelijkheid van vervoer over water weer ondermijnd wordt met andere investeringen, zoals verbreding van snelwegen?

Varend ontgassen volgens Groen Links:
De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat over enkele weken het varend ontgassen van schepen echt niet meer mag. Doel is uiteraard het beschermen van milieu en mensen, zowel omwonenden als scheepslui. Dan blijft het wrang, dat er op een aantal plekken nog wel naar de open lucht mag worden ontgast als het schip ligt afgemeerd. Zelfs als daar weinig mensen wonen, dragen de giftige gassen niet bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en lopen bemanning van het schip en passerende schepen of mensen op de kade gezondheidsrisico's. Deze leden vragen de Minister wanneer de volgende stap gezet wordt: dat alle schepen via een gesloten ontgassingsinstallatie worden ontgast, zodat er geen schadelijke stoffen meer in de lucht komen.
De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd wat het Rijk gaat bijdragen aan de lokale handhaving van het varend ontgassen. Zo onderhouden de grote havensteden een eigen meetnet, zijn er patrouilles en e-noses om het lokale en landelijke verbod kracht bij te zetten. Deze leden zijn van mening dat dit de ondersteuning van het Rijk verdient en vragen de Minister in te gaan op de verzoeken om steun van bijvoorbeeld Rotterdam.

Binnenvaart en laag water: D66 bepleit het vergroten van de diversiteit van de binnenvaartvloot
De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de verandering van het klimaat en de bevaarbaarheid van de Nederlandse rivieren en hoofdvaarwegen hierdoor. Aangezien verdroging zich de afgelopen jaren als een structureel probleem heeft bewezen, zijn deze leden benieuwd welk beleid op dit moment gevoerd wordt door de Minister om de bevaarbaarheid nu, maar ook in de toekomst te garanderen? In de Havennota wordt benadrukt dat klimaatadaptatie zal moeten worden meegenomen bij de aanleg, het beheer en de renovatie van natte en droge infrastructuur. Kan de Minister toelichten hoe dit wordt meegenomen in de cyclus van het Meerjaren Programma Infrastructuur en Ruimte (MIRT)? Is de Minister het ermee eens dat bij de prioritering van vaarwegprojecten ook uitdrukkelijk naar de bevaarbaarheid in perioden van langdurige droogte moet worden gekeken? Wordt daarbij ook ingezet op het vergroten van de diversiteit van de binnenvaartvloot, bijvoorbeeld door het stimuleren van de inzet van kleinere binnenvaartschepen?

D66: De gevolgen van de coronacrisis voor de maritieme sector
De leden van de D66-fractie hebben de afgelopen periode met lede ogen aangezien hoe hard alle sectoren van de Nederlandse economie zijn geraakt door de coronacrisis. De maritieme sector is hier helaas geen uitzondering op. Omdat maritiem Nederland bij uitstek te maken krijgt met de gevolgen van hoe andere landen omgaan met het al dan niet openstellen van grenzen, kan het zo maar zijn dat juist deze sector de gevolgen van deze crisis voor een langere periode gaat ondervinden. Dit terwijl hij een belangrijke rol speelt in het herstel van de wereldwijde en Nederlandse economie, omdat de sector onze internationale handelspositie faciliteert en een vitale functie vervult in het vervoer van goederen. Het verduurzamen van deze sector levert een significante bijdrage aan het versterken van onze internationale infrastructuur. Bovendien zijn deze leden van mening dat het helpt om de volgende crisis, namelijk de klimaatcrisis, te voorkomen. Om deze redenen zijn deze leden van mening dat een economisch herstelplan nodig is voor deze sector. De Minister geeft in de brief over de stand van zaken van nog openstaande moties en toezeggingen en een aantal relevante dossiers met betrekking tot maritieme zaken en binnenvaart (Kamerstuk 2020Z08263) aan, dat zij met de maritieme sector in gesprek gaat over een dergelijk economisch herstelplan. Kan de Minister toelichten wat haar visie is over een mogelijk herstelplan? Is de Minister het met deze leden eens dat een verdere verduurzaming van deze sector een onlosmakelijk onderdeel moet vormen van een herstelplan voor de maritieme sector? Op welke wijze gaat de Minister het verduurzamen deel uit laten maken van een toekomstig herstelplan? Maakt een anticyclische aanbesteding vanuit de overheid, bijvoorbeeld door versneld orders te plaatsen voor de Rijksrederij, deel uit van het herstelplan, dat de Minister voor zich ziet? Zo ja, aan welke aanbestedingen denkt de Minister? Zo nee, waarom niet? Is de Minister bovendien van plan om de maatregelen uit het generieke noodpakket voor alle Nederlandse bedrijven dat nu in het leven is geroepen uit te breiden en/of te verlengen voor de maritieme sector? Zo nee, waarom niet?

D66 vergroenen in tijde van corona
De leden van de D66-fractie merken, los van een herstelplan, op dat de binnenvaartsector kampt met financiële problemen door de coronacrisis, omdat deze tussen wal en schip dreigt te vallen met de TOGS-regeling en de Tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW-regeling). De NOW-regeling blijkt voor gezinsbedrijven niet van toepassing, omdat zij meestal geen vast personeel in dienst hebben. Ook de TOGS-regeling is vaak niet toepasbaar, omdat de problemen niet direct, maar indirect als gevolg van vraaguitval voortvloeien uit de coronamaatregelen. Alhoewel de sector steun ontvangt door de opschorting van rente en aflossing op de scheepshypotheek en de Kleine Kredieten Corona garantieregeling (KKC), worden de liquiditeitsproblemen hiermee grotendeels doorgeschoven naar de toekomst. Een toekomst die door de voortdurende crisis toch al onzeker is. Hoe kijkt de Minister aan tegen deze problemen? Is zij voornemens een noodfonds voor de maritieme sector op te zetten? Of wordt onderzocht of de TOGS- of NOW-regeling met terugwerkende kracht verbreed kan worden om de gevolgen voor de maritieme sector zoveel mogelijk te verzachten? Bovenal vinden deze leden het van groot belang dat in een economisch herstelplan aandacht wordt besteed aan de vergroening van de sector. Met het sluiten van een Green Deal is het startschot voor deze vergroening al gegeven. Deze leden vinden echter dat de coronacrisis geen reden mag zijn voor een vertraging van de ambities van de Green Deal.
Het geven van economische steun in deze crisis moet wat deze leden betreft juist worden aangegrepen om een impuls te geven aan de vergroening van de sector.
Deelt de Minister deze mening? Zo ja, welke stappen worden gezet om de vergroening van de sector een essentieel onderdeel te laten zijn van een eventueel herstelplan? Maakt een innovatief groeifonds deel uit van dit plan? Zo ja, hoe wordt dit gebruikt voor de vergroening van de sector?

Het CDA ondersteunt de brief van ASV, PTC en evofenedex betreft vrijstelling geluidseisen
De leden van de CDA-fractie lezen dat de ASV, Evofenedex en PTC een dringend beroep doen op de Minister om vrijstelling van de voorwaarden, zoals bedoeld in artikel 13 van de Binnenvaartwet, voor binnenvaartschepen met een Rijncertificaat die vóór 1976 zijn gebouwd. Hiervoor geldt dat per 1 januari 2020 in het stuurhuis een maximaal geluidniveau van 70 dB(A) wordt geëist. Deze leden delen de visie van genoemde partijen, dat die geluidseis technisch onhaalbaar is voor een specifieke groep van kleine binnenvaartschepen, waarbij het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd. Deze schepen kúnnen niet aan deze eis voldoen. Zij vragen of de Minister bereid is om gezamenlijk naar een redelijke oplossing te zoeken.

Het fosfinedrama en de rol van de ASV hierin wordt door het CDA nog eens onder de aandacht gebracht bij de Minister:
De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de ASV op de beantwoording van Kamervragen betreffende het zogenaamde fosfine-incident. Het betreft de beantwoording van de Kamervragen van het lid Laçin (SP) over het bericht dat een schippersechtpaar op de intensive care is beland na vergiftiging door lading en Kamervragen van lid Remco Dijkstra (VVD) over het bericht 'In levensgevaar door ladinggas', die beide ontvangen zijn op 27 april 2020. Deze leden vragen of de Minister in contact wil treden met de ASV, zodra het onderzoek dat gedaan wordt naar het ongeval door het Openbaar Ministerie (OM) is afgerond. Tevens vragen zij of de resultaten van dat overleg aan de Kamer gemeld kunnen worden.

PVV ondersteunt de vragen van de ASV aan de Minister in coronatijd
De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister zich extra wil inzetten voor zaken die door de coronacrisis extra zichtbaar zijn geworden.

Zo is de fragiele situatie van de schippers, ten opzichte van hun opdrachtgevers, pijnlijk duidelijk geworden. Een meer transparante markt zou daarbij kunnen helpen.

Ook zou de sector gebaat zijn bij meer plekken in Nederland waar schepen voor langere tijd met de juiste voorzieningen kunnen blijven.

Deze leden horen dat er niet overal sprake is van een ruimhartiger ligplaatsenbeleid of soepele handhaving en ook dat de handhaving niet altijd proactief meedenkt over plaatsen waar schippers dan wel kunnen liggen.

Ook vraagt de sector voor het bepleiten bij de CCR en/of het Europees Comité van de opstelling van standaarden in de binnenvaart (CESNI) voor het herinstellen van de crisishardheidsclausule.
De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister ervan op de hoogte is dat het goederenvervoersgedeelte van de binnenvaartsector niet in aanmerking komt voor de TOGS-regeling, omdat de toevoeging van vrachtvaart (SBI 50.401) niet op de actielijst is opgenomen. Kan de Minister daar actie op ondernemen?

PVV vraagt aandacht voor de brief van ASV, evofenedex en PTC betreft vrijstelling geluidseisen
De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister het verzoek van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), de Particulier Transport Coöperatie (PTC) en Evofenedex om vrijstelling van ex. Artikel 13 Binnenvaartwet te krijgen gaat inwilligen. Het is bedoeld voor een specifieke groep van kleine binnenvaartschepen, waarbij het stuurhuis direct boven de motor of de schroef is gesitueerd, waardoor de schepen niet aan de geluidseis kúnnen voldoen, zelfs niet met dure kunstgrepen. In specifieke gevallen, waar bij schepen, die in bezit zijn van een certificaat, nog eventueel een mogelijkheid bestaat gebruik te maken van de hardheidsclausule, is dat niet mogelijk voor schepen waarvan het certificaat niet aanwezig is of waarvan het certificaat verlopen is. Voor deze schepen (binnen de Nederlandse grenzen functionerend) is vrijstelling verlenen de enige mogelijkheid om het bedrijf te kunnen voortzetten.

PVV vraagt aandacht voor de binnenvaart wat betreft de eisen aan verduurzaming
De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister op de hoogte is van de zorgen over de duurzaamheidsgekte in de binnenvaart. Uit welk oogpunt is bedacht dat dit banen gaat opleveren? Gaat het hier om de werknemers aan boord bij de schepen of de toeleveranciers die de vergroeningsproducten verkopen? Wat de binnenvaartsector zelf betreft is verduurzaming geen oplossing om een baan te behouden. Dat zou alleen gelden voor de toeleveranciers.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister ervan op de hoogte is dat veel schippers en ondernemers in de binnenvaart wel de lasten, maar niet de lusten ervaren van de opgelegde duurzaamheidsregels. Helaas blijkt dat de voorgestelde subsidies nog steeds vooral gaan naar slechts een beperkt gedeelte van de binnenvaartvloot. Anderen kunnen er veel minder of geen gebruik van maken. Daarmee jaagt de Minister deze ondernemers gewoon hun faillissement in.

VVD vraagt aandacht voor de gevolgen van de coronacrisis voor de binnenvaart
Hoe raakt de uitbraak van Covid-19 deze sector? Hoe blijft het in de sector werkbaar met alle eisen en voorwaarden? Hoe groot is de schade? Herkent de Minister de kosten van 120 miljoen euro per maand, die de sector via het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) en BLN-Schuttevaer zelf aangeeft? Hoe zijn deze opgebouwd? Waar bestaat deze schade uit? Wat is het toekomstperspectief voor de particuliere schipper? Hoe liggen de marges op dit moment? Hoe passen de maatregelen binnen de steunpakketten van de overheid bij de binnenvaartsector? Is er meer of iets anders nodig? Is de tegemoetkoming ondernemers getroffen sectoren (TOGS-regeling) niet van toepassing voor goederenvervoer over water?

De leden van de VVD-fractie steunen wijzigingen in het bedieningsregime van bruggen
De leden van de VVD-fractie steunen wijzigingen in het bedieningsregime van bruggen om op gepaste tijden en op bepaalde locaties de voorkeur te geven aan wegverkeer in plaats van scheepvaart om zo de files op de weg te minderen. Deze leden vragen of er rekening gehouden wordt met de doorvaart om zo de binnenvaart als alternatief voor wegtransport niet te veel op achterstand te zetten.

Tot slot
De ASV heeft geprobeerd van alle partijen een aantal zaken mee te nemen in dit schrijven. We zijn ons bewust van het feit dat we niet compleet zijn en verwijzen naar de eerdergenoemde site voor de volledige versie. De ASV is oprecht onder de indruk van de wijze waarop de diverse partijen ongeacht kleur of achtergrond doordrongen blijken te zijn van de situatie in de binnenvaart en de Minister om steun vragen voor deze sector. Daarvoor, nogmaals, onze hartelijke dank.

Sunniva Fluitsma
Woordvoerder ASV

Flitslampjes

Registratie vaartijdenboek bij het SAB

Ontzettend veel negatieve reacties over het SAB kwamen er op het volgende facebookbericht van de ASV:

“Onlangs was er weer een schipper bij het SAB om een nieuw vaartijdenboek te activeren. In dit geval hadden zij een eigen boek gekocht in Duitsland. Deze werd niet geaccepteerd, omdat het niet een in Nederland gekocht boek was. Het SAB kon of wilde het niet doen met de uitleg, dat dit was volgens afspraak met IL&T. Hier nam deze schipper geen genoegen mee en heeft hier actie op ondernomen. Allereerst heeft hij contact opgenomen met IL&T.
IL&T was hoogst verbaasd dat het SAB naar hun adres verwijst, want zij gaan daar niet over! Daarna heeft de schipper contact gezocht met de CCR in Straatsburg en dat was interessant. Het probleem is inderdaad bekend en is zo oud als het bestaan van de vaartijdenwet. Er is geen Europese registratie van vaartijdenboek-nummers. Dat houdt in: men kan in Nederland niet controleren of het in Duitsland gedrukte boek geregistreerd staat. Hier schermen ze dus mee. Het is beschamend dat we internationale documenten hebben, maar niet internationaal geregistreerd staan. Men denkt dit pas in 2022 geregeld te hebben met het invoeren van de nieuwe bemanningsvoorschriften.

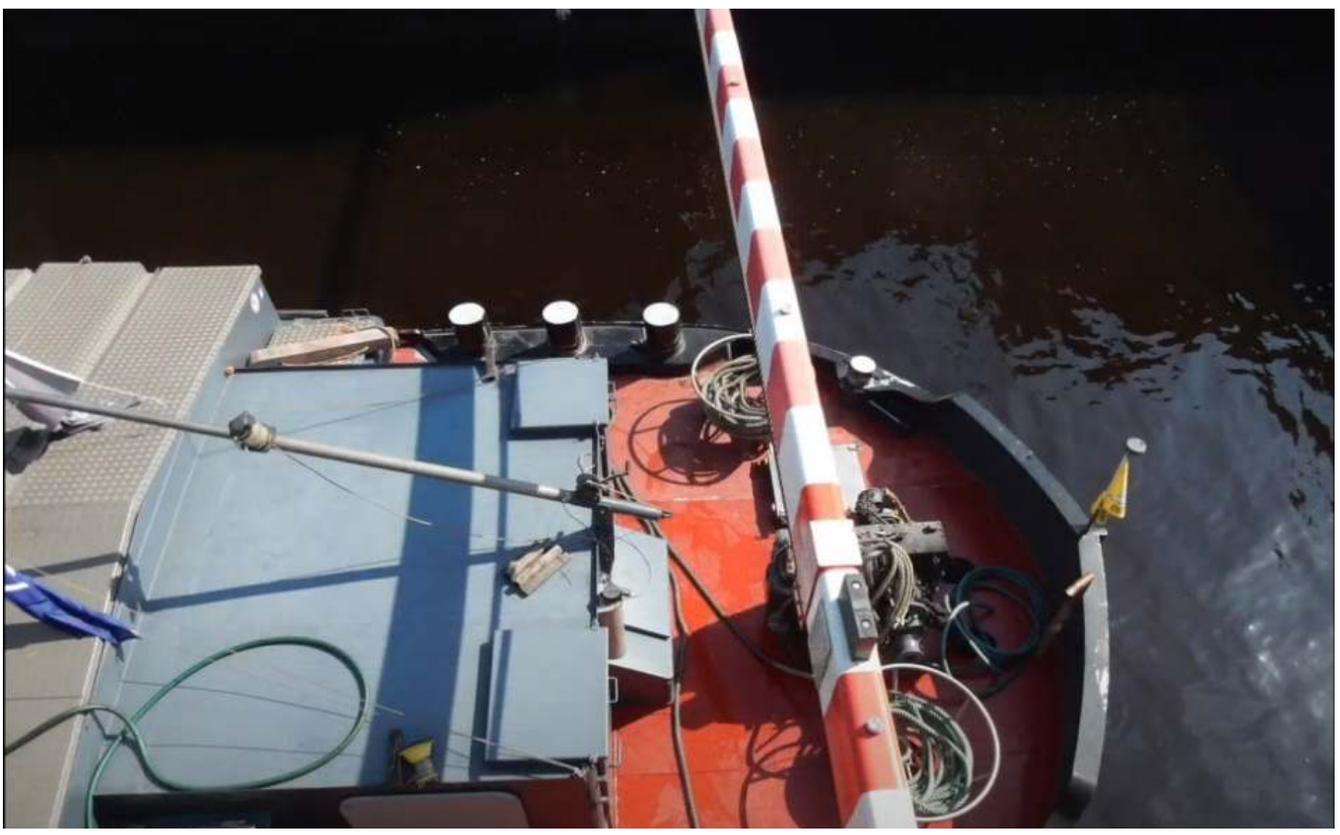
Opmerking van een denktanklid:
“Een nieuw vaartijdenboek is een ongenummerde bundel papier. Op pagina 1 staat een volgnummer welke na registratie met pen is ingevuld. Deze komt overeen met de laatste stempel op de verklaring afgifte vaartijdenboek. Hiermee controleren ze of dit het laatste boek is. Dus ik vind het SAB-verhaal belachelijk. Want wat als ik nu bij een bunkerstation een vaartijdenboek koop? Dan is het wel een Nederlands boek.

Dan nog een scenario.
Stel ik ga in het buitenland vast werk doen. Noem bijvoorbeeld Mainz - Keheim. Dan zou ik volgens het SAB dus helemaal naar Rotterdam moeten komen om dat boek te activeren.
En alleen omdat ze zoveel mogelijk aan je willen verdienen.”

Mocht u hier ook (andere?) ervaringen mee hebben, dan horen we dat graag.

Wilt u weten wat de reacties waren? Ze zijn te lezen op ASV facebook.

Slagbomen sluis Empel



ASV lid Marten Valkema van de Pirana maakt via een filmpje van Heere Heeresma duidelijk hoe onzorgvuldig er met de belangen van de binnenvaart wordt omgegaan. Het betreft (zinloze) slagbomen in sluis Empel die de binnenvaart extreem belemmeren.
https://www.youtube.com/watch?v=Ku1ui00twMI&feature=youtu.be

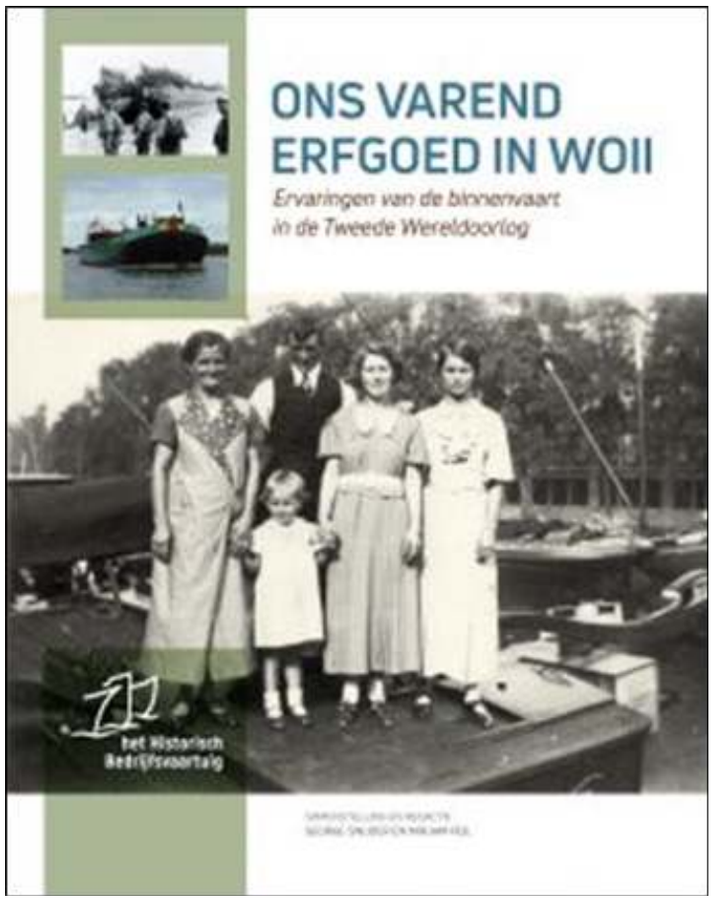
Laverend de oorlog door

Een nieuw boek: “Laverend de oorlog door” verscheen op 17 april 2020.
Na Westlanders blijven varen en Behouden Binnenkant is dit het derde boek binnen de populaire LVBHB-reeks.

Met 75-jaar herdenking van de bevrijding is het onderwerp deze keer de binnenvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog, verhalen over het varend erfgoed. Het boek bevat 60 korte en langere verhalen over de ervaringen, belevenissen en drama’s van schippers en hun gezinnen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Over beschietingen door geallieerde vliegtuigen, het ’koppen’ van schepen, vorderingen door de bezetter, schepen die afgezonken zijn met Duitse granaten, collaboratie in de scheepsbouw, verzet en voedseltochten naar de Randstad in de oorlogswinter. Maar liefst de helft van het materiaal gaat over onze schepen, schepen die in het Bestand Historische Schepen staan. De verhalen zijn zeer divers en rijk geïllustreerd met vaak unieke foto’s en dagboekfragmenten.

Het boek “Laverend de oorlog door” is uitgegeven door de LVBHB. Samenstelling en redactie George Snijder en Mirjam Peil. Gebonden, in kleur, meer dan 200 pagina’s en 250 illustraties.

Te bestellen via de website: www.lvbhb.nl > Webwinkel.
Ledenprijs € 17,95, niet-leden € 19,95.
Verzendkosten: € 3,80



Omslag van proefdruk met voorlopige titel.
De definitieve versie heeft de titel “Laverend de oorlog door”

Ronddrijvende bakken

Sinds de nieuwe aanlegplaats bij de van Brienenoordbrug in gebruik is, komt het te vaak voor dat er bakken losraken en gaan drijven. Minimaal 4 bakken waren losgeraakt en dreven midden in het vaarwater mee stroomopwaarts. Dit kan natuurlijk niet, waarbij de vraag gesteld moet worden hoe het komt dat dit zo vaak gebeurt.

Het was nu midden op de dag en door allerlei capriolen van de overige vaart en de post die de overige vaart waarschuwde, is er niets gebeurd, zover wij weten. Maar als het in de nacht gebeurt, is dat ontzettend gevaarlijk.

Het was hoog water, misschien dat dit meespeelt, maar dat is dan een kwestie van draden hoger zetten of een controle erop houden. Heeft u ook dit soort ervaringen? Deel ze met ons.

Nautisch-Technisch

Uitbreiding bedientijden

Uitbreiding bedientijden Lemmer-Delfzijl, Roggebotsluis en Nijkerkersluis

Vanaf 2 juni verruimt Rijkswaterstaat opnieuw de bedientijden van een aantal sluizen en bruggen. Zo kan er in het weekend eerder en langer geschut worden op het Friese deel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en verbeteren de mogelijkheden om de Nijkerkersluis te passeren. Ook de schuttijden van de Roggebotsluis zijn onlangs aanzienlijk verbeterd. Hiermee komt Rijkswaterstaat tegemoet aan de wens van de binnenvaartsector om schippers nog beter van dienst zijn en zo het goederenvervoer en recreatieverkeer op de vaarwegen zoveel mogelijk een vlotte doorgang te geven. Door vaste schutmomenten per dag te vervangen door continue bediening hoopt Rijkswaterstaat dat schippers en verladers efficiënter kunnen werken en dat de recreatievaart meer mogelijkheden heeft voor een vaartocht in het weekend.

Lemmer-Delfzijl
Vanaf 2 juni verruimt Rijkswaterstaat de weekendbediening op het Friese deel van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Door de uitbreiding is op zaterdag nu bediening mogelijk tot 22.00 uur en op zondag van 6.00 tot 22.00 uur.

Nijkerkersluis
Voor de Nijkerkersluis zijn de bedientijden ook veranderd. Rijkswaterstaat gaat daar van maandag tot en met vrijdag voortaan van 6.00u tot 20.00 uur bedienen. Daardoor kan er niet alleen eerder gevaren worden, maar ook langer. De bediening in het weekend blijft onveranderd van 10.00 tot 19.00 uur.

Roggebotsluis
Bij de Roggebotsluis zit de grootste verandering. Daar zijn de drie vaste dagelijkse schutmomenten sinds kort vervangen door twee ruime bedienvensters. In de periode van maandag tot vrijdag gaan de sluizen en bruggen open van 9.00 tot 16.00 uur en van 18.00 tot 20.00 uur. Als extra verbetering is het mogelijk om ook ná 20.00 uur nog op afroep te passeren. Dit kan tot uiterlijk 22.00 uur. Daarnaast gaat Rijkswaterstaat voortaan ook de Ketelbrug en de Ramspolburg continue bedienen binnen de hiervoor genoemde tijdsvensters.

Programma Beter Bediend
Deze verbeteringen voor schippers en verladers maken onderdeel uit van het door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gelanceerde programma Beter Bediend. Dit programma verbetert de betrouwbaarheid van de reistijden en de uitbreiding van de bediening op vaarwegen waar nu nog niet alle mogelijkheden worden benut. Samen met BLN Schuttevaer, CBRB, ASV en Evofenedex werken we aan een efficiëntere bediening, vlottere en veiligere afhandeling van het scheepvaartverkeer en een actuele en uniforme informatievoorziening. Eerder al werden in he kader van dit programma verbeteringen aangebracht in de bediening van de Brabantse Kanalen en het openen van de Algerabrug. In 2020 staan nog verbeteringen op het programma voor onder andere het trajecten Den Oever-Enkhuizen en de nieuwe Reevesluis.

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER LEDEN

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam schipper/eigenaar: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Scheepsnaam ms / db: .....

Tonnemaat : .....
Ingeval van duwboot PK:

Rechtsbijstandverzekering: .....

VERKLARING

Ondergetekende schipper / eigenaar van bovengenoemd vaartuig verklaart hiermede als lid te zijn toegetreden tot de

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd:
Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is. De privacy policy en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Wenst u gebruik te maken van de contributieregeling voor nieuwe leden: 25 % korting voor de eerste 12 maanden?

O JA O NEE

Reeds ontvangen:

O VLAG

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

Tel: +31611887791
Tel: +31610977114
Tel: +31652826731

info@algemeeneschippersvereeniging.nl
www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Zwartewaalstraat 37
3081HV Rotterdam

AANMELDINGSFORMULIER DONATEUR

Persoonlijke gegevens: Duidelijk met BLOKLETTERS invullen

Naam: .....

Voornaam: .....

Geboortedatum: .....

Adres: .....

Postcode en plaats: .....

Telefoonnummer(s): .....

Emailadres: .....

Naam bedrijf (eventueel): .....

VERKLARING

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

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

gevestigd: Zwartewaalstraat 37, 3081HV Rotterdam

Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
De ASV hecht veel waarde aan uw privacy, uw gegevens zullen niet voor andere doeleinden dan noodzakelijk voor het goed functioneren van de vereniging gebruikt worden als zijnde rekeningen voor contributie, de nieuwsbrief en uitnodigingen voor evenementen waarbij de ASV betrokken is.De privacy policy en statuten kunt u vinden op onze website https://algemeeneschippersvereeniging.nl/privacy-verklaring en/of onder downloads https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/service/downloaden/

Reeds ontvangen: O VLAG

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.

Plaats: Handtekening:

Datum:

.....

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

SB 6245
HELDER
0

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas
postnl
www.editoo.nl

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C017135

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Voorzitter
Gerberdien Le Sage
gerberdienlesage@gmail.com
Tel: +31610977114

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

Zwartewaalstraat 37, 3081 HV Rotterdam.
Tel.: +31 653 190495 +31 611 887791.
Web: http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
E-mail: info@algemeeneschippersvereeniging.nl
IBAN: NL06INGB0000231645 - BIC: INGBNL2A

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
A
ASV
V
ROTTERDAM

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

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