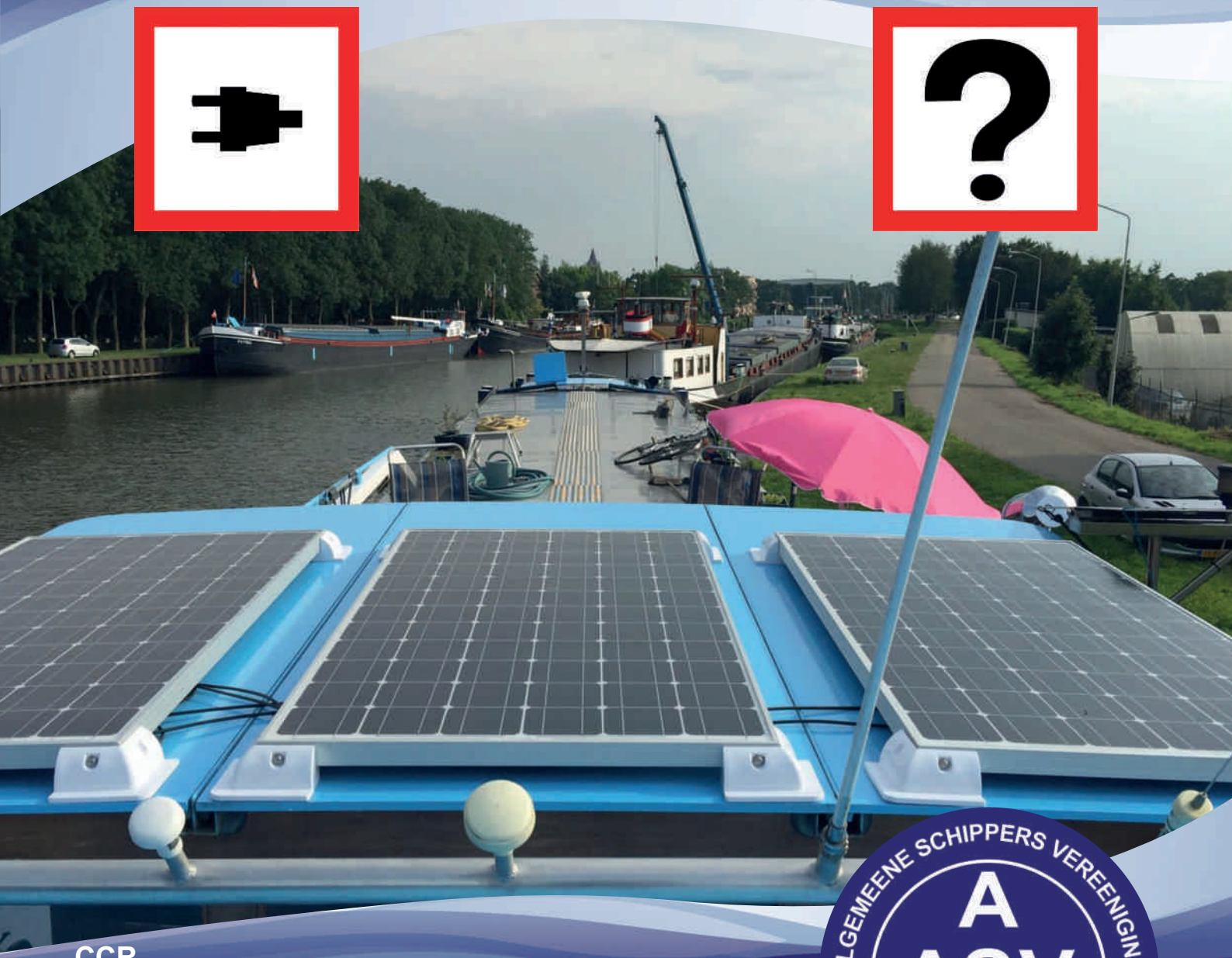
ASV Nieuwsbrief

Juni 2017



CCR
Markttransparantie
Nautisch-Technisch
Politiek

Blijf op de hoogte!

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
ASV
ROTTERDAM

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

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.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

COLOFON

Voorzitter
Sunniva Fluitsma
twigt.franto@shipmail.nl

Penningmeester
Dorothe Grooten-Wendt
grootenwendt@icloud.com

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

Redactie
Hendrik Bijnsdorp
Liesbeth de Jonge
redactie@algemeeneschippersvereeniging.nl

Drukker
Editoo, Arnhem

Met dank aan meerdere huisfotografen en reporters
Foto voorpagina E.Buijsman

INHOUD

Voorwoord
4 (Schijn)Veiligheid

ILT
6 ILT overleg 1 juni
7 Rusttijden in de binnenvaart
7 LET OP bij metingen
8 Aanbieding petitie

Markttransparantie
10 Bijeenkomst pilot veilingsysteem AGORA
12 Discussie tussen EVOFENEDEX en ASV
13 AGORA een verloren zaak?
14 Reactie Minister Op de vraag om meer transparantie Over de marktwerking in de Binnenvaart
16 Enkele reacties op het afschieten van AGORA door de Minister
18 Verzet tegen AGORA
18 AGORA van de baan?

Juridisch
20 Even voorstellen, VANDIJK advocaten en uitleg over een casus

CCR
22 CCR Voorbespreking

Gedraai
24 BLN houd op met dat gedraai!

Nautisch Technisch
26 Bediencentrale Heerhugowaard
26 Geen ligplaatsen in grindgat van Itteren/Bunde
27 Privacy en AIS in de Binnenvaart
28 Brief Helmond betreffende bedieningstijden kunstwerken Binnenvaart
30 Persbericht Binnenvaartinspectie wordt Binnenvaartcommissie

Politiek
31 Diverse Toezeggingen van de Minister
31 Huisvuilproblematiek door de ogen van de Minister
33 Maritieme werkconferentie door de ogen van de Minister
34 Vragen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Milieu
34 Ministerie IenM doet niets tegen koude sanering kleine schepen CCR

ALGEMENE SCHIPPERS VEREENIGING ASV ROTTERDAM

(Schijn) Veiligheid

Helaas betreuren we wederom een terreuraanslag in Londen, waar we nog stil stonden van de vorige aanslag in Londen en die in Manchester, zo vele gewonden en doden, de shock, ja wat een drama en wat een gekken die tot zoiets in staat zijn uit naam van hun geloof.

Ik ga volgend weekend met mijn dochter een paar daagjes naar Rome en denk, best eng, en dan ook nog via Schiphol, het zal toch niet, maar ik wil niet in angst leven en ga met opgeheven hoofd, van mijn spaarzame vrije tijd/ dagen in onze vrije wereld genieten, samen met mijn dochter!

Dat je als twee vrouwen vrij en blij kan gaan en staan in onze wereld - althans er zijn wel wat landen op te noemen waar je dat beter niet kan doen als vrouw helaas - is zwaar bevochten, naast scheiding van kerk en staat, stemrecht en homorecht en ik waardeer dat enorm en ben dankbaar dat mijn voorouders die weg hebben ingeslagen en ik laat mij dit niet afpakken door enkele gefrustreerde extremisten die schijnbaar terug naar de middeleeuwen willen.

Maar wat doe je tegen die terreur, maatregel op maatregel wordt er genomen, en al gauw botst het met de privacy, immers hoeveel privacy geef je op voor een veiligere wereld, en wordt het daadwerkelijk een veiligere wereld als je alles filmt, opneemt en afluistert, immers je kan nooit in de hoofden kijken van mensen die extreem worden en zo in staat blijken om vreselijke dingen te doen bij andere mensen die vaak nog onschuldig zijn ook en toevallige passanten lijken.

Hoeveel politie en of militairen wil je zien in centra of andere plekken waar veel mensen samenkomen, voor een bepaald veiligheidsgevoel, immers er kan nooit 100% veiligheid geboden worden. Hoeveel geld en middelen en veranderende wetgeving wil en kan een maatschappij dragen en doorvoeren voor een hoog niveau van veiligheid? Ook bij bezoeken aan de Tweede Kamer zien we de veiligheidsmaatregelen opgeschroefd worden. Eerst stond er politie bij de ingangen dat werd de marechaussee en nu lopen ze ook in het gebouw rond. Als bezoeker wordt je al jaren gescand of het veilig is om binnen te mogen. Het kost al met al veel energie aan mensen en middelen, en tijd. En ja het maakt best indruk die bewapende militairen, immers zijn wij dit van oorsprong niet zo gewend in ons Nederland.

Ook aan boord zien we veel wetgeving veranderen uit of in naam van veiligheid, gelukkig kennen we nog geen aanslagen in de binnenvaart, maar gaat het om ongeval voorkomende veiligheid. Een enorm veilige modaliteit als de binnenvaart - en als je naar andere modaliteiten kijkt zeker - die toch enorme maatregelen opgelegd krijgt om nog veiliger te worden. Het mag ook hier ten koste van privacy gaan en heel wat kosten maar nu betaalt niet de overheid, nee nu is de rekening voor de scheepseigenaar. Vele zaken moeten heden ten dage een certificaat hebben dat beperkt is met een datum, waardoor er steeds opnieuw gekeurd of nieuw aangeschaft moet worden, maar of het veiliger wordt lijkt niet interessant, het wordt niet gestaafd met cijfers, men lijkt te denken als alles gecertificeerd en in regels is gegoten, eventueel beboet en controle op controle van de ene overheidsinstantie naar de volgende overheidsinstantie, dat dan alle ongevallen tot het verleden behoren, en het dan pas goed is. En ach, de scheepvaart laat het maar gebeuren, een verbandtrommel met certificaat tot autokraancontrole, van dubbel stuurwerken tot zwemvesten en relingen, immers hoeveel keus heb je tegen een regelfabriek als de CCR en de CESNI die punt voor punt nieuwe maatregelen en wetgeving uitbraken. Het is echt om moedeloos van te worden.

En net omdat het tikken van dit verhaal zo lang duurt ga ik ondertussen liggend voor de Oostsluis van Groningen, even een stukje lopen met de honden, het is ineens heerlijk weer, de wind is namelijk gaan liggen, en even verderop naast het Eemskanaal kunnen mijn hondjes los, we ontmoeten een vrouw die de hondjes aanhaalt en even kletst en lopen even later verder naar de Driebondsbrug en keren om terug te lopen naar boord, nog eenderde te gaan hoor ik gehuil, en een van de twee honden duikt gelijk richting waterkant. Ik dacht: ligt er een kind in het water? Wat hoor ik daar? Bizar gewoon! En ik kijk waar mijn hond staat en ontdek een vrouw van middelbare leeftijd in het water verstopt achter plantengroei aan de walkant. Ik herken haar van de ontmoeting vlak ervoor. Ze was duidelijk in shock en wist het even allemaal niet meer, onderwijl denk ik: ik heb haar niet zien vallen dus ze ligt er al even in. Ik heb haar uit het water gekregen en mee genomen aan boord een warme douche en handdoek gegeven en onder tussen haar kleren gedroogd.

Ze had haar handtas waar ze al lopend mee zat te slingeren laten vallen en die eindigde dus op de rand nog net aan de wal en ze wilde deze oprapen en weet niet meer wat er toen is gebeurd en hoe ze in het water terecht was gekomen, gelukkig was het geen winter en liepen er meer mensen te wandelen die haar eventueel hadden kunnen redden. Ze kon er net staan, maar door de shock kon ze er niet uit komen. Nu kan je dan zeggen uit oogpunt van veiligheid, er moeten relingen langs kanalen en rivieren komen, maar dat is te gek voor woorden toch? Bovendien een hele dure grap, een trapje zo hier en daar is geweldig maar lukt dat iemand die in shock is om er dan uit te klimmen? Nee de wereld is niet 100% veilig te krijgen blijkt maar weer.

Maar de overheid besluit helaas net te doen alsof het wel kan in de binnenvaart, het lijkt een aardige grote groep mensen die de binnenvaart een baan verschaft in de veiligheidsmachine, mensen die regels en wetgeving maken, die regels moeten dan weer gecontroleerd worden door andere mensen en bij fouten gelijk beboet. Jammer het wekt enkel grote onvree en lijkt soms zelfs zo ver van de praktijk te staan dat je er bang van wordt. De kloof groeit en groeit en soms lijkt gewoon werken onmogelijk gemaakt, de vrijheid van ons beroep gestolen.

De laatste hit die we nu vaak te horen krijgen op dit soort vergaderingen Is: dan vecht je het maar aan, ja dat is de wereld op zijn kop! Beleid behoort goed en doordacht te zijn, ook wetgeving en controles horen menselijk te zijn immers schippers zijn hard werkende mensen die hard moeten werken voor elke euro, die hun bedrijf serieus runnen, dus vanwaar deze grote argwaan en minachting van ons beroep dat al heel erg lang veilig genoeg is en geruisloos vele tonnen vervoert dwars door heel Europa?

Nee we hebben meer aan gezond verstand en van daaruit handelen, dat voorkomt vele ongevallen. Dus politiek gebruik je verstand, en kijk naar wat er gebeurt, en stop de onnodige dure schijnveiligheid!

En geluk, je hebt ook af en toe geluk nodig. Vanavond had een vrouw uit oost Groningen geluk, en twee meiden van 14 jaar deze week niet, zo ook de mensen in Londen als in Manchester hadden het geluk niet, het is werkelijk vreselijk maar er sterven nog steeds heel veel mensen meer in het wegverkeer, en dat is ook vreselijk. Soms wordt je stil van wat er in deze wereld gebeurt, maar ik ga domweg genieten van een hele oude stad, die heel veel mee heeft gemaakt en gezien, Rome ik kom er aan.

Esther Lubbers

Foto's: Esther Lubbers

ILT overleg 1 juni 2017

Naar aanleiding van het feit dat er 1 juni een overleg heeft plaatsgevonden met ILT geeft de ASV (vertegenwoordigd door Piet Bennik en Sunniva Fluitsma) hierbij een update over de voortgang van de evaluatie van het boetebeleid.

Er zou, na veel vragen van onze kant, in juni een evaluatie komen van het boetebeleid n.a.v. de aangenomen motie. Maar helaas kwam er in plaats daarvan een analyse (men noemt het de eerste stap op weg naar de evaluatie): wat cijfers over hoe vaak werd gecontroleerd en hoeveel overtredingen ontdekt waren etc. Dat was niet de intentie van de motie.

Tussen het vorige overleg (15 maart) en deze vergadering heeft de ASV 3 maal een mail gestuurd met de vraag op welke manier we zouden evalueren zodat we ons op een inbreng konden voorbereiden. We hebben helaas nergens antwoord op gekregen. Wat wordt er nu gezegd: “De sector heeft niets aangeleverd” . Men wil voorbeelden van zaken aangeleverd bij de organisaties door schippers.

De ASV heeft aangegeven het weinig zinvol te vinden om enkele “zaken” te bespreken van schippers die een boete hebben gehad, voor ons is het probleem veel breder dan dat.

Opvallend is de reactie van ILT als de ASV zegt dat ze volgens ons (en juristen) handelen in strijd met de rechten van de Mens: dan “moet de ASV maar een rechtszaak aanspannen tegen de Staat”. Ons lijkt het dat dit juist meegenomen moet worden in een evaluatie. Onderstaande heeft de ASV ter plekke voorgelezen:

In strijd met mensenrechten
Het lijkt er zelfs op dat **ILT HANDELT IN STRIJD MET RECHTEN VAN DE MENS**
Het Europees Verdrag Voor de Rechten van de Mens (en de Algemene wet bestuursrecht) zorgt namelijk voor een aantal waarborgen zoals:

- Bestuurlijke boetes moeten evenredig aan de overtreding zijn: **geen enorme boetes voor kleine overtredingen dus.***ILT handelt in strijd daarmee (er zijn al vele Kamervragen over gesteld)*
- Ook mag er slechts een bestuurlijke boete worden opgelegd **wanneer de overtreder te verwijten valt dat hij de overtreding heeft begaan**. *ILT handelt in strijd daarmee (gebrek aan ligplaatsen, goed zeemanschap etc.)*
- Ook de onschuldpresumptie is van toepassing: iemand is onschuldig, totdat zijn schuld in rechte is vast komen te staan. *“te goeder trouw” handelen wordt niet aanvaard door ILT*
- De overtreder mag ook bij de bestuurlijke boete niet twee keer voor hetzelfde feit worden beboet. *ILT handelt in strijd daarmee (bv. 2 boetes geven voor het niet invullen van een regel in het Vaartijdenboek)*

Maar hoewel de ASV dit ter voorbereiding aan alle aanwezigen al had opgestuurd leek het helemaal nieuw te zijn.

Ook de petitie en de meer dan 2.000 handtekeningen zijn genoemd, maar dat werd genegeerd.

De ASV had voorafgaande aan het overleg agendapunten met achtergronden aangeleverd waarin we ook duidelijk maakten dat dit boetebeleid in strijd is met de uitgangspunten van ILT zelf zie de site van ILT : https://www.ilent.nl/over_ilt/het_werk_van_de_ilt/handhaving/toezicht/interventiekader/interventiecategorieen/index.aspx

> Volgens ILT zouden de boetes vooral gericht zijn op waarborgen van veiligheid (voor personeel en anderen), door vermoeidheid tegen te gaan en/of zorgen dat er geen economisch voordeel behaald kan worden. Toch hebben wij gemerkt dat ook als een particuliere schipper kan aantonen dat er noch sprake is van een economisch voordeel (aantoonbaar), noch sprake is van een situatie waarbij de veiligheid in het gedrang komt en er bovendien een goede verklaring is voor het overschrijden van de regels de boetes opgelegd worden.

ILT deelt ons mee dat met deze omstandigheden door middel van die gefixeerde (!) boetes rekening is gehouden.

Ook onderstaande had de ASV ruim van tevoren opgestuurd omdat we dat mee wilden laten wegen in een evaluatie;

Vraagtekens bij bestuurlijke boete
Wij willen hierbij o.a. verwijzen naar de kritiek die de laatste tijd hoorbaar is van rechters en anderen betreffende de gevaren van een bestuurlijke boet e zoals te lezen in het Financieel Dagblad (https://fd.nl/economie-politiek/1109256/forse-kritiek-op-boetes-afm-en-dnb) waarin o.a. te lezen is:

“De boetes die de financiële toezichthouders AFM en DNB uitdelen, krijgen stevige kritiek in een recent promotieonderzoek van de Erasmus Universiteit. Volgens de inmiddels gepromoveerde onderzoeker Arnt Mein grijpen de toezichthouders te automatisch naar een boete, zonder dat goed gekeken is of zo’n straf wel passend is. De boetepraktijk van AFM noemt hij ‘activistisch’.

‘Boete wordt doel op zich’
Bij banken en andere betrokkenen is al langer, doorgaans anoniem, kritiek te horen op de manier waarop de toezichthouders gebruikmaken van hun bevoegdheden. Het proefschrift van jurist Mein is het eerste wetenschappelijke onderzoek naar de praktijk van ‘bestuurlijke boetes’ van deze instellingen.

Mein schetst een beeld van toezichthouders die toewerken naar een boete en nauwelijks nadenken over andere middelen, zoals een normoverdragend gesprek of het voorleggen van de zaak aan de strafrechter. ‘De boete wordt een doel op zich, in plaats van een middel ter bevordering van naleving’, aldus het proefschrift.

Meer zorgvuldigheid nodig
Het nadeel is dat de aanklager en de ‘rechter’ dezelfde partij zijn, en daarom adviseert Mein meer zorgvuldigheid. De toezichthouder moet beargumenteren waarom een boete passend is.

Mein is vooral kritisch over de rol van de ‘boetefunctionaris’. Dat is degene binnen AFM of DNB die op basis van het rapport van de toezichthouders zich een onafhankelijk oordeel vormt. ‘Dit is de spil waar het om draait. Te vaak benadert de functionaris de zaak juridisch. Zo van: houdt dit straks stand bij de rechter? (Daar kunnen partijen in beroep gaan – red.) Het is het beeld van een trein die in gang is gezet en voortdendert. De boetefunctionaris zou vaker moeten kijken of een boete gerechtvaardigd is.’

Maar ook hierbij leek het dat niemand dit gelezen heeft en is dit dus ook niet besproken in dit overleg (dat 3 kwartier korter duurde dan afgesproken was)
Uiteindelijk is afgesproken dat ILT een format maakt waarmee we kunnen werken om echt te gaan evalueren. Dat format zou er binnen 2 weken moeten liggen

waar de organisaties dan weer op kunnen schieten, zodat er uiteindelijk iets ligt waar we mee kunnen evalueren. We zijn benieuwd

Tenslotte bleek dat de vergadering met 3 kwartier ingekort was en het verslag op het eind van de vergadering aan de orde kwam. Niets van de opmerkingen van de ASV is in het verslag meegenomen. Maar omdat dit verslag “namens alle aanwezigen” gemaakt wordt en als “de waarheid” bij de minister komt, heeft de ASV afstand genomen van het verslag zoals het er ligt.

Nawoord: Wat erg teleurstellend is, is dat wij proberen samen te werken wat een evaluatie betreft maar dat we dan (en dat gebeurt steeds vaker door beleidsmedewerkers) “vecht maar aan” te horen krijgen als wij kritiek uiten op slecht beleid met goede argumenten.

De ASV vindt het erg ineffectief als beleid zonder overleg ingevoerd (zie ook het huisvuilbeleid bijvoorbeeld) wordt, waarna het de taak van de organisaties schijnt te zijn om via de weg van rechtszaken, procedures, hoorzittingen, zienswijzen etc., die duur zijn en veel tijd en energie kosten, slecht beleid van tafel te krijgen.

Beleid behoort o.i. goed en dus goed doordacht te zijn. Zeker in dit geval zou men onder de indruk moeten zijn als er geclaimd wordt dat mensenrechten geschonden worden. Het is zorgelijk dat ILT en dus de Minister zo met de binnenvaartsector omgaat.

Rusttijden in de binnenvaart

EINDE AAN BOETES NA TERUGZETTEN IN EXPLOITATIEWIJZE

op de site van van Dam en Kruidenier advocaten (https://www.damkru.nl/nieuws-blog/nieuws-blog-2) lezen we:

Met enkele recente uitspraken van de Raad van State is een einde gekomen aan de werkwijze van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om de rusttijden in de binnenvaart te beboeten op basis van de feitelijke samenstelling van de bemanning en niet op basis van de gehanteerde exploitatiewijze.

Die werkwijze houdt het volgende in. Een schip vaart in exploitatiewijze B (continuvaart). Tijdens een controle wordt geconstateerd dat de voor die exploitatiewijze voorgeschreven minimumbemanning niet aan boord is. Voor die onderbemanning en/of onderkwalificatie wordt een forse boete opgelegd. Vervolgens beoordeelt ILT, in het kader van de controle op naleving van de rusttijden, welke exploitatiewijze past bij de wel aanwezige bemanning. Dat is dan, logischerwijze, exploitatiewijze A2 (semi-continuvaart) of exploitatiewijze A1 (dagvaart). In die exploitatiewijzen moet de ononderbroken rusttijd van zes respectievelijk acht uren buiten de vaartijd worden genoten. Omdat er in exploitatiewijze B vanzelfsprekend niet buiten de vaartijd kan worden gerust (het schip vaart continu), is in zo’n geval steeds sprake van overtreding van de rusttijden, zelfs als de bemanningsleden het voorgeschreven aantal uren rust genieten. Ook daarvoor ontvangen zowel de werkgever als de gezagvoerder hoge boetes.

Die praktijk stuit in de binnenvaart op groot verzet en wordt als een onaanvaardbare dubbele beboeting ervaren: eerst een boete wegens onderbemanning of onderkwalificatie op basis van de in het vaartijdenboek genoteerde exploitatiewijze B, om vervolgens in exploitatiewijze te worden teruggezet naar A2 of A1 en te worden beboet wegens het niet in acht nemen van de voor die exploitatiewijzen toepasselijke rusttijden. En dat terwijl (hoogstwaarschijnlijk) geen sprake zou zijn van overtreding van de bemanningsvoorschriften indien ook bij de toetsing daarop van exploitatiewijze A2 of A1 was uitgegaan.

Namens een aantal beboete werkgevers en gezagvoerders heeft Marius van Dam deze werkwijze met succes aangevochten. Op 29 maart jl. heeft de Raad van State geoordeeld dat voor die werkwijze een wettelijke grondslag ontbreekt. Er is alleen sprake van een overtreding als een gedraging strijdig is met een voorschrift dat op de wet is gebaseerd. Een straf (in dit geval: een bestuurlijke boete) mag slechts worden opgelegd indien de overtreding en de straf bij of krachtens een aan de verweten gedraging voorafgaand wettelijk voorschrift zijn omschreven. Kort gezegd: geen strafbaar feit en geen straf zonder voorafgaande wet (legaliteitsbeginsel). Niet de samenstelling van de bemanning, maar uitsluitend de exploitatiewijze is blijkens de regelgeving bepalend voor de rusttijden van de bemanning. De samenstelling van de bemanning is ook niet bepalend voor de vraag welke exploitatiewijze van toepassing is. De werkwijze van ILT is gebaseerd op de door haar gehanteerde Werkinstructie rusttijden binnenvaart, maar die niet gepubliceerde Werkinstructie is geen wettelijk voorschrift.

Boetes voor het overtreden van de rusttijden mogen dus niet langer worden opgelegd op basis van een fictieve exploitatiewijze die is afgeleid van de feitelijk aanwezige bemanning. De werkelijk gehanteerde exploitatiewijze is beslissend. Dat bespaart de binnenvaart flink wat boetes.

GESCHREVEN DOOR PETER VAN DAM OP 12 APRIL 2017.

LET OP bij meting:
Een rekening bij een van onze leden voor het opmeten van het schip m.b.t vernieuwing meetbrief kostte bij het bureau Veritas 1622 euro (opmeten en paar zinnen schrijven in oude meetbrief) .

(Omdat zijn meetbrief was verlopen in januari en hij geen contact kon krijgen met de scheepsmetings dienst Vlaanderen wegens reorganisatie had men hen wijsgemaakt dat het nu geprivatiseerd is en het overal zo duur is)

Op 13-2-2017 voerde de Vlaamse scheepsmetingsdienst exact dezelfde handelingen uit á 110 euro. Te Kwaadmechelen.

Dezelfde handelingen hadden volgens onze eigen inschatting in Nederland ongeveer 940 euro gekost

De Vlaamse metingsdienst blijft volgens een ambtenaar zeker nog op de oude manier functioneren. In de toekomst zal het wel duurder worden is zijn verwachting.

Aanbieding petitie:
Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart

Betreft: Aanmelding aanbieding petitie: **Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart**

Rotterdam, 24 mei 2017

Hierbij verzoekt de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) de Commissie Infrastructuur en Milieu het ons mogelijk te maken de petitie **Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart** aan Uw Commissie aan te bieden

De ASV wordt op al enige tijd overstroomd met klachten vanuit de binnenvaart over een ware klopjacht op binnenvaartschippers. Sinds de boetes zijn verhoogd (tot wel vertienvoudigd) lijkt het bijzonder lucratief om voor de kleinste overtredingen boetes van vele duizenden Euro's op te leggen, bij schippers uit de particuliere binnenvaart die, zoals men weet, al jarenlang beneden kostprijs vervoeren.

Politie, de Koninklijke Marechaussee, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, Haven Amsterdam en de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) controleren veelvuldig (vaak meerdere malen per maand) waarbij er streng gehandhaafd wordt. Daar waar wij horen dat ILT nauwelijks tijd heeft om te handhaven en een vrachtwagenchauffeur een kans heeft op 1 maal in de 100 jaar om gecontroleerd te worden lijkt het erop dat onze sector, die toch als bijzonder veilig bekend staat, extra hard aangepakt wordt. Daarbij worden zelfs voor de kleinste vergrijpen die noch economisch voordeel opleveren noch de veiligheid aantasten enorme boetes geheven, omdat dat zo is vastgelegd in de Brochure bestuurlijke boete.(https://www.ilent.nl/Images/Brochure%20Bestuurlijke%20Boete1_tcm334-317985.pdf)

Dat is in strijd is met de uitgangspunten van het boetebeleid van ILT , zie de site van de ILT (https://www.ilent.nl/over_ilt/het_werk_van_de_ilt/handhaving/toezicht/interventiekader/interventiecategorieen/index.aspx)

Het feit dat we het hier over bestuurlijke boetes hebben die geheel ten goede komen aan het betreffende ministerie (Infrastructuur en Milieu) maakt bovendien kans op een "perverse prikkel" van de handhavers.

Kritiek op bestuurlijke boetes
Wij willen hierbij o.a. verwijzen naar de kritiek die de laatste tijd hoorbaar is van rechters en anderen betreffende de gevaren van een bestuurlijke boete zoals te lezen in het Financieel Dagblad (https://fd.nl/economie-politiek/1109256/forse-kritiek-op-boetes-afm-en-dnb):

"De boetes die de financiële toezichthouders AFM en DNB uitdelen, krijgen stevige kritiek in een recent promotieonderzoek van de Erasmus Universiteit. Volgens de inmiddels gepromoveerde onderzoeker Arnt Mein grijpen de toezichthouders te automatisch naar een boete, zonder dat goed gekeken is of zo'n straf wel passend is. De boetepraktijk van AFM noemt hij 'activistisch'.

'Boete wordt doel op zich'
Bij banken en andere betrokkenen is al langer, doorgaans anoniem, kritiek te horen op de manier waarop de toezichthouders gebruikmaken van hun bevoegdheden. Het proefschrift van jurist Mein is het eerste wetenschappelijke onderzoek naar de praktijk van 'bestuurlijke boetes' van deze instellingen.

Mein schetst een beeld van toezichthouders die toewerken naar een boete en nauwelijks nadenken over andere middelen, zoals een normoverdragend gesprek of het voorleggen van de zaak aan de strafrechter. 'De boete wordt een doel op zich, in plaats van een middel ter bevordering van naleving', aldus het proefschrift.

Meer zorgvuldigheid nodig
Het nadeel is dat de aanklager en de 'rechter' dezelfde partij zijn, en daarom adviseert Mein meer zorgvuldigheid. De toezichthouder moet beargumenteren waarom een boete passend is.

Mein is vooral kritisch over de rol van de 'boetefunctionaris'. Dat is degene binnen AFM of DNB die op basis van het rapport van de toezichthouders zich een onafhankelijk oordeel vormt. 'Dit is de spil waar het om draait. Te vaak benadert de functionaris de zaak juridisch. Zo van: houdt dit straks stand bij de rechter? (Daar kunnen partijen in beroep gaan – red.) Het is het beeld van een trein die in gang is gezet en voortdendert. De boetefunctionaris zou vaker moeten kijken of een boete gerechtvaardigd is.'

Het lijkt er zelfs op dat **ILT HANDELT IN STRIJD MET RECHTEN VAN DE MENS**
Het Europees Verdrag Voor de Rechten van de Mens (en de Algemene wet bestuursrecht) zorgt namelijk voor een aantal waarborgen zoals:

- Bestuurlijke boetes moeten evenredig aan de overtreding zijn: **geen enorme boetes voor kleine overtredingen dus.** *ILT handelt in strijd daarmee (er zijn al vele Kamervragen over gesteld)*
- Ook mag er slechts een bestuurlijke boete worden opgelegd **wanneer de overtreder te verwijten valt dat hij de overtreding heeft begaan**. *ILT handelt in strijd daarmee (gebrek aan ligplaatsen, goed zeemanschap etc.)*
- Ook de onschuldpresumptie is van toepassing: iemand is onschuldig, totdat zijn schuld in rechte is vast komen te staan. *"te goeder trouw" handelen wordt niet aanvaard door ILT*
- De overtreder mag ook bij de bestuurlijke boete niet twee keer voor hetzelfde feit worden beboet. *ILT handelt in strijd daarmee (bv. 2 boetes geven voor het niet invullen van een regel in het Vaartijdenboek)*

Uit de vele reacties op de Facebook-site van de ASV en de telefoontjes en e-mails die we over dit onderwerp mochten ontvangen blijkt dat het boetebeleid als onredelijk en zelfs als onaanvaardbaar wordt ervaren door de binnenvaartsector.

Kamervragen
Op voorgaande Kamervragen hieromtrent heeft de Minister steevast gereageerd met de opmerking dat er geen probleem zou zijn omdat er weinig in beroep gegaan zou worden (de schippers kunnen een zienswijze indienen na het voornemen tot boetebesluit, maar deze procedure is onduidelijk) en als men wel een zienswijze indient men bijna nooit in het gelijk gesteld wordt.

Slager keurt eigen vlees
De ASV stelt dat er juist wel een probleem is, dat is namelijk dat de schippers weten dat de ILT zelf beslist over de zienswijze. Oftewel: de slager keurt haar eigen vlees. Men weet dus dat de kans op een herziening heel klein is. Dat maakt dat hier o.i. geen sprake meer is van een redelijke rechtsgang.

WIST U BOVENDIEN

- Dat de boetes in sommige gevallen wel 10 maal zo hoog geworden zijn en in veel gevallen vele duizenden euro's bedragen?
- Dat de Minister heeft gezegd dat dit "in overleg met de sector' gebeurd zou zijn?
- Dat geen van de binnenvaartorganisaties bij dit overleg betreffende de binnenvaart betrokken is geweest,
- Dat geen enkele organisatie daar een akkoord voor gegeven heeft?
- Dat er wel convenanten zijn afgesloten met bepaalde bedrijven die dan geen tussentijdse controles hoeven te verwachten?

- Dat ILT schepen ook via AIS (Automatic Identification System) actief willen opsporen voor (nog meer) controles?
- Dat ons beloofd is dat AIS hier niet voor gebruikt zou worden?
- Dat er ook al “op afstand” bekeurd wordt (door kopieën van vaartijdenboeken en dergelijke op te laten sturen)?
- Dat daarbij zeker geen rekening gehouden wordt met omstandigheden als “goed zeemanschap”?

Het overleg op 15 maart jl met de ILT waar de ASV wederom dit probleem op de agenda heeft geplaatst heeft duidelijk gemaakt dat ILT geen haast maakt met het uitvoeren van de aangenomen motie waarbij er een evaluatie over het boetebeleid plaats zou moeten vinden met de betreffende organisaties. Sterker, het blijven ontkennen van de ernst van deze problematiek heeft uitgewezen dat het noodzakelijk is dat de binnenvaartsector haar stem laat horen om duidelijk te maken dat het boetebeleid in de binnenvaart zo snel mogelijk anders moet.

Om het mogelijk te maken de verantwoordelijke (in dit geval de Minister Infrastructuur en Milieu) te confronteren met de grote mate van betrokkenheid en zorg hierover vanuit de sector lanceerde de ASV deze petitie. Het feit dat er binnen 24 uur na de lancering al meer dan 1.000 ondertekeningen waren mag aantonen dat dit probleem leeft in de binnenvaartsector.

Een petitie is een erkend middel om duidelijk te maken dat burgers vraagtekens zetten bij een bepaald beleid en duidelijk maken hoe zij het dan wel willen. Daarom vinden wij het essentieel dat wij u deze petitie mogen aanbieden.

De petitie
In de petitie wordt de conclusie getrokken dat de binnenvaart wordt geconfronteerd met buitenproportioneel veel inspecties en hoge boetes voor relatief kleine vergrijpen. Dit schaadt de bedrijfstak. Het (deels gefixeerde) boetesysteem houdt geen rekening met het (vermeend) economisch voordeel of het mogelijke veiligheidsrisico bij een overtreding.

De inhoud van de petitie luidt:
Wij: De gebruikers van de Nederlandse vaarwegen voor het vervoer over water van goederen en passagiers

constateren
1. Een onevenredig grote controledruk op de binnenvaartsector
2. Dat extreem hoge, gefixeerde boetes worden opgelegd voor relatief kleine vergrijpen.
3. Dat bij bezwaar maken de drempels te hoog zijn en de beoordelaar (ILT) niet onafhankelijk is
4. Dat omstandigheden zoals “goed zeemanschap” (storm, tij) of onvoorziene zaken (ligplaatsen) onvoldoende meewegen in het boetebeleid.
5. Dat dit de binnenvaart benadeelt t.o.v. het wegtransport

en verzoeken
1. De hoogte van de boetes proportioneel te maken in verhouding tot het behaalde economische voordeel of de mate waarin de veiligheid in gevaar gebracht is.
2. Een verbod in te stellen om via AIS schepen op te sporen ter controle
3. Een volledig onafhankelijke, laagdrempelige (beroeps)procedure te hanteren
4. De hoeveelheid controles te beperken (in verhouding met controles wegvervoer)
5. “Goed zeemanschap” leidend te laten zijn voor het beleid

De petitie kunt u bekijken op: https://stopklopjachtopbinnenvaart.petities.nl

Details petitie:
Ontvanger: Tweede Kamer
Einddatum: 06-06-2017
Antwoord verwacht: 16-06-2017
Organisatie: ASV (Algemeene Schippers Vereeniging)

Inmiddels hebben meer dan 2.000 personen de petitie ondertekend en daarmee lijkt de urgentie van dit probleem aangetoond.

IIk hoop u voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wacht op uw antwoord

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

Bijeenkomst pilot veilingsysteem AGORA

Op 22 mei vond er een bijeenkomst plaats over de motie Smaling/Jacobi inzake een pilot met het AGORA-veilingsysteem.
Op 23 februari 2017 is een motie aangenomen in de Tweede Kamer waarin de regering verzocht wordt om de binnenvaartsector te ondersteunen met het opstarten van een pilot met het AGORA-veilingsysteem voor de duur van twee jaar, zich daarbij te richten op de spotmarkt, te zorgen dat de marktmeester een onafhankelijke positie krijgt en de resultaten van AGORA te monitoren. Daarnaast wordt de regering in de motie verzocht om de Tweede Kamer te informeren over de ontwikkelingen rondom de pilot met het AGORA-veilingsysteem.

De tekst van de motie geeft nog onvoldoende houvast voor de invulling van een pilot. Daarom wilde het ministerie de betrokken partijen uitnodigen om in een gesprek meer inzicht te krijgen in de marktintransparantie in de spotmarkt en de manier waar op de pilot vormgegeven zou moeten worden.
Ter vergadering is de Algemene Schippers Vereniging (ASV), als pleitbezorger van een veilingsysteem en initiator van de discussie in de gelegenheid gesteld om een nadere toelichting te geven op het probleem en de gewenste oplossing, waarna een gedachtewisseling kon plaatsvinden.
Aan het overleg hebben vertegenwoordigers van de volgende organisaties deelgenomen: ASV, Koninklijke BLN-Schuttevaer, CBRB, EBU en EVO.
De bijeenkomst was “zoals te verwachten”.

De voorzitter van de vergadering (het afdelingshoofd binnenvaart en vaarwegen van het Ministerie Infrastructuur en milieu) benadrukte bij aanvang van het overleg diverse malen dat de minister de motie had afgeraden maar dat hij toch aangenomen is.

De ASV heeft daarna kort uiteengezet wat die motie nu eigenlijk inhoudt en op welke manier AGORA gestalte zou kunnen krijgen, waarom het van belang is en wat eventueel de voordelen zouden zijn.

Maar in plaats van samen kijken hoe de motie uitgevoerd moet worden werd er nu de discussie gevoerd die wij al veel eerder wilden voeren: willen we dit eigenlijk wel?

Alle aanwezigen spreken uit markttransparantie te willen maar vervolgens wil men eigenlijk niets. We mogen best zo’n veilingsysteem beginnen (als ASV) maar dan wel op vrijwillige basis. De ASV reageerde daarop dat we daarmee niets oplossen. Gewoon nog weer een systeem erbij helpt niets, en als niet de hele spotmarkt (droge ladingschepen, zo’n 20%) meedoet dan is er nog geen transparantie.

De voorzitter benadrukte dat de Minister zeker niet voor een veilingsysteem zou zijn als het niet op vrijwillige basis was. Maar, volgens de visie van de ASV, de Minister is nu ook tegen deze motie, ook als het wel op vrijwillige basis zou zijn, dus die blijkt sowieso tegen deze motie te zijn. De ASV zegt dan weer: “daar is nu juist een motie voor, om een minister die niet iets niet wil, maar de meerderheid van de Kamer wil het wel, op te dragen tot een bepaalde werkwijze over te gaan”.

BLN kan tijdens deze bijeenkomsten kennelijk geen uitspraken doen, blijkt ook nu weer, want men vertegenwoordigt tegenstrijdige belangen. Tijdens de vergadering werd er herhaaldelijk op gewezen dat lang niet alle schippers voor dit AGORA idee zouden zijn (door de voorzitter, sprekend vanuit de BLN leden?) waarbij de ASV ter plekke de conclusie heeft getrokken dat er binnen BLN geen enkel moment is geweest dat er werkelijk een discussie over heeft plaatsgevonden en zeker niet dat bij schippers gesproken is wat zij ervan vonden. Dit werd niet tegengesproken.

Omdat de voorzitter bleef zeggen dat zij veel geluiden van schippers kreeg dat die er niet veel in zagen schoot dat de ASV in het verkeerde keelgat. De ASV herinnerde de aanwezigen eraan dat de ASV twee keer per jaar het ministerie uitnodigt op onze vergaderingen waarbij nooit iemand aanwezig was, dat er ook niemand aanwezig was op de georganiseerde conferentie over Marktwerking die de ASV samen met Ons Recht heeft georganiseerd in Dordrecht, dat er op geen enkel moment door anderen dit onderwerp op de agenda is gezet waarbij de ASV gevraagd is een toelichting te geven. Er heeft buiten de ASV om geen enkele discussie plaats gevonden, laat staan een peiling van meningen, maar toch vindt de voorzitter vanuit het ministerie Infrastructuur en Milieu dat men kan oordelen over het feit of schippers dit wel of niet zouden willen. Maar waar men die opvatting door gestaafd heeft? Men kan het niet noemen. Zelf hebben wij wel een enquête gehouden op de beurs, verleden jaar, waar 80% van de schippers hier achter bleek te staan (overigens ook bij de poll van de Scheepvaartkrant).

De reactie van de ASV was dat het dan wel opvallend was dat bij de bijeenkomst voorafgaande aan de donderdagbeurs (in Gorkum) over de rol van bevrachters (willen we een Belgisch of een Nederlands bevrachtingssysteem?) de aanwezige schippers (GEEN ASV leden) kozen voor de Belgische variant (daarbij is de bevrachter GEEN handelaar maar makelaar en mag alleen maar een commissie opstrijken tot max 10%), met een wettelijk systeem, transparantie en dat allemaal VERPLICHT. AGORA werd tijdens die bijeenkomst helemaal niet negatief beoordeeld en toen de ASV de kans kreeg het uit te leggen wat het nu echt was, was er wel degelijk draagvlak voor.

De ASV heeft in het verleden (en dat hebben we in dit overleg ook aangehaald) aan BLN meermalen gevraagd, laat ons nu eens in gesprek gaan met de schippers om uit te leggen wat het is, als ze het niets vinden weet de ASV dat ook. Maar kennelijk wilde BLN dat niet. Men heeft het genegeerd tot de motie kwam en er opeens een pilot moet komen, nu moest men wel in gesprek. Nu pas, na dit gesprek stelt BLN de leden op de hoogte van het feit dat er over AGORA gepraat is, en wel met de conclusie dat het AGORA overleg “niet veel oplevert”.

Ook opvallend was dat in dit gesprek de EBU aanwezig was omdat internationaal varende schippers er ook mee te maken zouden hebben, maar waarom de ESO er dan niet was?

De Evofenedex vindt net als alle anderen dat er meer transparantie moet komen maar vindt de verplichting die aan het veilingsysteem hangt maar niets. Kortom, men betwist niet dat het volgende aan de hand is:

- WEGEN SLIBBEN DICHT
- BINNENVAART BLIJFT TERREIN VERLIEZEN
- BINNENVAART KAN NIET (VOLDOENDE) INVESTEREN
- SCHIPPERS HEBBEN GEEN VERTROUWEN IN DE TOEKOMST: DAT HEEFT GROTE EFFECTEN
- DE DIVERSITEIT VAN DE VLOOT WORDT AANGETAST

- ZELFREGULEREND VERMOGEN WERKT NIET (VOLDOENDE) IN DE BINNENVAART

Maar (zoals wij het hebben gesteld) men wil geen verantwoordelijkheid nemen om daar dan ook beleid op te zetten. Kortom: men legt de motie naast zich neer.

CBRB vertelde nogmaals dat de schippers meer moeten samenwerken. De ASV heeft EUBO en de schippersbeurs aangehaald: als samenwerken echt lijkt te gaan leiden tot een sterkere positie van de particuliere schipper wordt alles uit de kast gehaald om die samenwerking te niet te doen, of te verbieden, tot aan schippers boycotten (en dus brodeloos maken) aan toe om dat tegen te gaan. Kortom: samenwerking heeft volgens de ASV alleen zin als er een doel is en de randvoorwaarden het mogelijk maken dat dat doel bereikt kan worden.

De ASV heeft ook gezegd dat we niet bepaald onder de indruk zijn van de 40 (of 50?) schepen die aangesloten zijn bij de PTC waar voortdurend mee geschermd wordt als zou het een successtory zijn. Dat stelt natuurlijk niets voor op de 2.500 schepen in de droge lading. Zeker niet gezien de machtspositie en grootte van bevrachters

Grote bevrachters zijn:
- Imperial (in Zuid-Afrika beursgenoteerd; omzet 6,6 miljard in Jun11),
- Rhenus (dochter van Rethmann; 9,3 mrd euro omzet in 2010),
- Peterson (omzet onbekend; netto winst PPF Participatie Fonds 13.5 miljoen in 2010) en
- CFNR (omzet 179 miljoen in 2008; dochter van ArcelorMittal; 58 miljard omzet in 2010). Met veel onafhankelijk opererende bevrachtingkantoren veel invloed hebbend op de markt.

Verder bleef men zeggen dat dit ingrijpen in de markt is, terwijl de ASV duidelijk maakte dat er in de visserij eigenlijk hetzelfde gebeurt en daar kan het toch ook. Maar daar werd verder niet op in gegaan.

De ASV heeft uiteindelijk gesteld dat als AGORA op vrijwillige basis ingevoerd zou worden wij daar geen heil in zien. Het is aan de minister om te bepalen wat er nu met die motie gebeurt.

We zijn niet teleurgesteld over het feit dat dit zo gaat, we hadden (helaas) niet anders verwacht. We hebben in de afgelopen periode gezien dat door alle partijen het hele AGORA verhaal genegeerd werd. Dat er opeens een aangenomen motie lag heeft de partijen gedwongen er over te praten. Daarbij was de bedoeling van dit overleg te bespreken HOE AGORA ingevoerd moet worden. Maar de hakken gaan in het zand, en men weet natuurlijk dat als dit op vrijwillige basis gebeurt je de angel en de kracht uit het hele AGORA en markttransparantie idee haalt. Dan kunnen de andere partijen natuurlijk zeggen “wij willen wel maar op vrijwillige basis”, dat is volgens de ASV hetzelfde als “we willen niet maar dat willen we niet zo zeggen”.

Een veiling op vrijwillige basis daar hadden we natuurlijk geen motie voor nodig.

We vinden wel dat de democratie inmiddels met voeten wordt getreden omdat zo ongeveer geen enkele motie die onze positie kan verbeteren wordt uitgevoerd.

Kortom: wij als ASV hebben onze best gedaan om de situatie van de binnenvaart bespreekbaar te maken en een begin van verbetering tot stand te brengen. Wij staan daar duidelijk helemaal alleen in.
Het is treurig dat zelfs zoiets simpels binnen de kaders van de vrije markt als een veilingsysteem op zoveel weerstand stuit.

Het is ook heel treurig dat de diversiteit van de binnenvaartvloot teloor gaat, de wegen nog voller zullen komen te staan, de jongeren niet meer zullen kiezen voor een toekomst in de binnenvaart en bedrijven gedwongen zullen worden om over te stappen op vervoer over de weg.

Maar als de betrokkenen allemaal alleen maar blijven zeggen dat men niets wil en “de schippers het zelf moeten doen” (hoe dan?), dan ziet de toekomst er heel somber uit.

Discussie tussen EVOFENEDEX en ASV over “de markt” en AGORA

Naar aanleiding van de geluiden tijdens het overleg bij EVOFENEDEX dat het allemaal wel mee zou vallen met de economische situatie in de binnenvaartsector heeft de ASV onderstaande link doorgestuurd, een artikel in de Scheepvaartkrant, zie:

http://www.scheepvaartkrant.nl/default.asp?id=14161

Daarin lezen we onder andere dat de binnenvaartondernemer een pessimistische uitzondering is in de optimistische Nederlandse transportsector
Volgens ABN AMRO is men in de binnenvaart een stuk minder positief dan collega’s uit het wegvervoer, logistieke dienstverlening en opslag.
De omzet daalde met 5,9 procent in 2016. Het binnenvaartvolume daalde in het eerste kwartaal van 2017 met 3,1 procent in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar.

Reactie EVOFENEDEX

Dank voor het doorsturen. Meeste van onze leden erkennen dit beeld wel, ze zien alleen niet Agora als dé oplossing hiervoor.
Je ziet dat de Zee- en Kustvaart ook zeer negatief is, terwijl hun markt volledig transparant is.

REACTIE ASV op reactie EVOFENEDEX

EVOFENEDEX schrijft : Je ziet dat de Zee- en Kustvaart ook zeer negatief is, terwijl hun markt volledig transparant is.

Dat argument heeft de ASV ook gehoord van de verladers. Maar we blijven het gevoel houden dat iedereen beaamt dat de ontwikkelingen slecht zijn maar dat wij, de schippers het maar zelf uit moeten zoeken want eigenlijk wil men gewoon helemaal niets doen.

Wij vonden daarentegen dat wij moesten laten zien dat we niet alleen kunnen blijven roepen dat het niet goed gaat maar dat we aan de hand van feiten en cijfers met een voorstel moeten komen over hoe het beter zou KUNNEN gaan. Aan de andere gesprekspartners daar iets mee te willen doen of niet.
Zo niet, dan is dat de verantwoordelijkheid van degenen die ook gebaat zijn bij een (diversiteit in de) binnenvaartvloot, een beter milieu, minder congestie etc.

Ik vind eerlijk gezegd de houding van de verladers nogal kortzichtig: Ik had namelijk altijd begrepen dat verladers juist vooral voor vervoerszekerheid gingen en een keuze uit vervoersmodaliteiten wilden houden. Bovendien begreep ik dat de prijs misschien van groot belang is maar vooral dat de concurrentverlader niet minder betaalt dan zijzelf. Die transparantie zouden de verladers nu juist kunnen helpen een meer level playing field te verkrijgen.
Maar zodra daar dan ook stappen van henzelf verwacht worden dan is het kennelijk allemaal niet meer zo van belang.

Bovendien heb ik toch de indruk dat de verladers geen idee (willen) hebben hoe slecht het echt gaat omdat die grote schepen nog gewoon doorvaren. Maar wij weten wel dat veel schippers daarop voorheen de eigenaar waren en nu “voor de bank” varen. Veel van die schepen hebben echt geen mogelijkheid genoeg te reserveren voor de toekomst. Dus als deze schepen “op’ zijn, wat dan?

Maar kennelijk is dat geen argument om de zaak gewoon door te laten gaan op deze doodlopende (vaar) weg.

De input die de ASV kreeg van de verladers liet niet zien dat men bereid is werkelijk stappen te zetten. Zeggen dat wij dan maar moeten zorgen dat meer mensen gaan kiezen voor de binnenvaart zet niet echt zoden aan de dijk. Kiezen voor wat? Voor onzekerheid, armoede, waanzinnig lange werkdagen, nauwelijks mogelijkheid hebben tot sociale contacten, opgesloten worden achter hekken of palen zonder afloopmogelijkheid, opgejaagd wild zijn voor de handhavers? We hebben niet voor niets gezegd dat NIEMAND van al die schippers die ik ken (en dat zijn er heel veel) hun kind adviseert dit beroep te kiezen. NIEMAND! De klassen van de binnenvaartopleiding zitten vol zegt men. Maar er is maar 1 eerste jaars klas per school (2 scholen) met per stuk 30 leerlingen die dit vaak vanuit een negatieve keuze zijn gaan doen. Hoeveel leerlingen denk je dat er met een diploma van die scholen afkomen? Dat is de toekomst.

Wat erg teleurstellend was in het gesprek met de verladers was dat er weinig respect spreekt uit de mededeling dat schippers eens wat scholing moeten genieten (oftewel we kunnen niet rekenen anders zouden we niet gaan varen voor die slechte prijzen). Tenslotte weten we allemaal dat schippers nog zo ongeveer de enige zelfstandigen zijn die een AOV (algemene ondernemersvaardigheden) diploma moeten halen. Het gaat natuurlijk niet om kunnen rekenen, het gaat om gebrek aan marktmacht. Als wij afhankelijk zijn van bevrachters die alle kennis bezitten over waar welk werk is en welke schepen ze tegen elkaar uit kunnen spelen weet je best wel hoe dit werkt in deze “vrije” markt. Als de verladers eerlijk zijn, weten zij het ook. Ik zag TATA STEEL zitten aan de tafel, die hebben ooit eens tegen ons gezegd dat ze best weten dat ze met deze prijzen de binnenvaart om zeep helpen, maar tot die tijd is het lekker goedkoop. Tja, dat is de werkelijkheid.

Nee, niemand is verantwoordelijk merk ik, behalve de schippers dan die in een markt die niet werkt maar moeten zorgen dat het door een soort wonder allemaal goed komt.

Wij wachten af of men deze sector nog een toekomst gunt, onze middelen zijn beperkt. Ik vind dat wij gedaan hebben wat er in onze macht ligt. Het is nu aan anderen, ook aan verladers, om deze sector te behouden, of niet.

Sunniva Fluitsma

AGORA een verloren zaak?

In de Schuttevaer lezen we dat AGORA een verloren zaak is. Maar wie bepaalt dat? Denken politici daar ook zo over?

De kans dat anderen (bevrachters, verladers) dan de schippers tegen meer transparantie (en dus minder afhankelijkheid van de schipper) zijn, dat was wel te verwachten. Maar het gaat toch om de schippers in dit geval, en om het voortbestaan van deze sector.
Patrick Naaraat schrijft in de Schuttevaer over AGORA:

Maar wat de ASV betreft dient ook een marktmeester te worden aangesteld die ervoor zorgt dat de biedingen niet onder kostprijsniveau dalen. …….
We hebben het helemaal niet over minimumtarieven of kostprijsniveau gehad. Waar haalt de Schuttevaer die "informatie" vandaan? Die marktmeester staat gewoon in de motie.

BLN zegt bovendien in dit krantenartikel dat men niet wist dat het om een verplichting zou gaan

maar zie het verslag http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/asv_bestanden/Verslag_ledenvergadering_19_maart_2016.pdf waarin onder andere het volgende staat

op de een na laatste pagina, in de een na laatste alinea staat
"…..Hester Duursema zegt dat wat de ESO betreft het wel een vrijwillig systeem moet blijven want hoe kun je verladers dwingen hier aan mee te werken. Sunniva, wat ons betreft zou de hele spotmarkt zich moeten aansluiten….."

Wij hebben nooit iets anders gezegd. BLN is bij al onze vergaderingen geweest en we hebben altijd hetzelfde gezegd. Maar ook Nijenrode spreekt over DE spotmarkt. En niet over een deeltje van die spotmarkt. En dat is logisch want dat is de enige manier om echte transparantie te krijgen.

Kennelijk is het prettiger om te zeggen: we willen wel maar niet op die manier, dan om gewoon eerlijk te zeggen: we hebben ook bevrachters als lid en die zien dit helemaal niet zitten.
Het is een gemiste kans voor de altijd zo geroemde wil tot samenwerken van de BLN dat ondanks dat we de BLN aangeboden hebben ons ideeën daarover op hun ledenvergadering uit te leggen, BLN daar nooit op ingegaan is. Waarom mochten BLN leden hier niet over geïnformeerd worden?

Wat stond er nu op de sheets tijdens de presentatie over de marktmeester?
Sheet 25, 26,27,

De marktmeester
- Is de "derde partij" die als tegenpartij en clearing house optreedt
- Als koper en verkoper elkaar niet vertrouwen kan er toch een transactie plaatsvinden
- Ziet erop toe dat er zonder aanziens des persoons zaken worden gedaan
- Uitgangspunten werking veiling:
- De markt is anoniem
- Toewijzing order of diensten is zonder aanziens des persoons
- De marktmeester is onafhankelijk

Uitgangspunten veiltechniek:
- De marktmeester combineert de veiltechniek en de marktsituatie van dat moment
- Afhankelijk van situatie veilen dan wel toeslag- of afslagmethode gebruiken
- Bij toeslag of afslag kan de marktmeester de partijen direct benaderen

Inzicht verwerven marktmeester door
- Marktgedrag "vragers" en "aanbieders"
- Onderhandelingsbereidheid van diverse partijen bij diverse prijsniveaus

Eisen aan de marktmeester
- Het publiceren van het marktverloop
- Brengt zoveel mogelijk transacties tot stand

Eisen aan de deelnemers
- Deelnemen is niet vanzelfsprekend: de regels dienen te worden geëerbiedigd

Eisen aan de "AGORA"
- 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

Tot zover de feiten over AGORA. AGORA een verloren zaak? Wat de ASV betreft niet, wij willen nu wel eens de stem van de schipper laten tellen.

Foto: Sunniva Fluitsma

Reactie Minister op de vraag om meer transparantie Over de marktwerking in de Binnenvaart

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU (voor AO 6 juni 2017)
Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Den Haag, 24 maart 2017

In vervolg op mijn toezegging tijdens het Algemeen Overleg Scheepvaart op 2 februari 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 150), stuur ik u hierbij een brief over de transparantie van de binnenvaartmarkt, inclusief een benchmark en een juridische analyse.

Tijdens het AO op 2 februari heeft het lid Van Helvert (CDA) de transparantie in de binnenvaartmarkt aangemerkt als onvoldoende. Dit zou terug te voeren zijn op de onduidelijke positie van de bevrachter, omdat deze dubbele kosten – zowel richting verlader als richting vervoerder – in rekening kan brengen. Het lid Van Helvert heeft tijdens het AO gepleit voor een wettelijke regeling van de positie van de bevrachter op de binnenvaartmarkt, analoog aan regelingen in de markt van koopwoningen alsook in de verzekeringsmarkt.

Met deze brief geef ik tevens invulling aan de motie van de leden Van Helvert (CDA) en Smaling (SP), Kamerstuk 31 409, nr. 137. Deze motie gaat uit van de presumptie dat de taken, verantwoordelijkheden en rollen van schippers, bevrachters en verladers in de binnenvaart niet transparant zijn, en dat niet uitgesloten is dat bevrachters voor meerdere partijen werkzaamheden verrichten, en verzoekt de regering om de Kamer te informeren over de aard van de problematiek en daarbij aan te geven of de regering bereid is om een wettelijke regeling aan de Kamer voor te leggen.

Benchmark markttransparantie binnenvaart
In de onderstaande benchmark met betrekking tot de markttransparantie in de binnenvaart, de rol van de tussenpersoon hierin en wettelijke regelingen ter zake, zijn de volgende vergelijkingen gemaakt:
− met (zeven) relevante andere sectoren;
− tussen deelsectoren in de binnenvaart;
− met omringende binnenvaartlanden.
Markttransparantie binnenvaart in vergelijking andere sectoren In vervolg op het AO zee- en binnenvaart op 6 februari 2013 (Kamerstuk 31 409, nr. 52) heeft onderzoeksbureau Panteia in mijn opdracht een studie verricht naar de markttransparantie in de binnenvaart.
In dit onderzoek is een vergelijking gemaakt met zeven andere sectoren, te weten goederenwegvervoer, luchtvracht, short sea shipping, goederenspoorvervoer, aardappelsector, visserij en particuliere verzekeringsmarkt. Gekeken is onder meer naar (wettelijke) regelingen, arrangementen en ontwikkelingen in relatie tot markttransparantie in de sectoren. Het rapport «Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart» en mijn conclusies hierbij heb ik uw Kamer toegezonden bij brief van 15 oktober 2013 (Kamerstuk 30 523, nr. 80). Voor de onderbouwing van mijn standpunt hieronder zal ik op meerdere plaatsen gebruikmaken van dit rapport. De uitkomsten van de studie zijn samengevat in de bijlage1 .

Rol tussenpersonen op deelmarkten deelsectoren in de binnenvaart
Uit het onderzoeksrapport van Panteia komt naar voren dat de rol en betekenis van een tussenpersoon in de diverse segmenten van de binnenvaart sterk uiteenloopt. De bevrachter vervult vooral een rol in het vervoerssegment droge bulk lading, waaronder zand en grind, agribulk en ertsen en kolen. In andere segmenten, te weten vervoer van containers, aardolie- en chemische producten, spelen tussenpersonen geen of een beperkte rol. In het containervervoer en de tankvaart hebben vervoerders vaker een eigen walorganisatie georganiseerd die zich richt op acquisitie en is de rol van tussenpersonen veel beperkter of afwezig. Vervoer per binnenvaart vindt in deze deelmarkten vooral plaats op basis van «time charters» of lange termijn contracten. Vooral in de traditionele vervoerssegment droge bulk lading, ofwel de deelmarkten zand en grind, agribulk, en ertsen en kolen is sprake van onevenwichtigheid tussen vraag- en aanbodkant. Dat wil zeggen dat tegenover een klein aantal grote vragers van transportdiensten een groot aantal versnipperde kleine aanbieders van diensten staat, waarbij de vraag gekanaliseerd wordt via een beperkt aantal tussenpersonen. In deze deelmarkten is de spotmarkt dominant. Relevante wettelijke regelingen in omringende binnenvaartlanden In de andere lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, te weten België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland, bestaan naar mij bekend geen wettelijke regelingen rondom de rol en positie van de bevrachter. Relevant in dit verband is wel de wettelijke regeling die in 2014 in België getroffen is om het varen onder de kostprijs te verbieden. Deze regeling beoogt direct het primaire prijsvormingsproces op de spotmarkt te beïnvloeden. Naar mij bekend is tot nu toe nog geen beroep gedaan op deze regeling bij de rechter. Ik zie hierin een bevestiging van mijn standpunt dat een dergelijke regeling niet effectief is.

Afweging beleid en regelgeving rol bevrachter
Aan een besluit over het al dan niet treffen van een wettelijke regeling, in dit geval ten aanzien van de rol van de bevrachter in de binnenvaartmarkt, gaat de beantwoording van de volgende vragen vooraf:

- wat is het probleem dat om oplossing vraagt?
- wat is het beoogde doel van een wettelijke regeling?
- wat rechtvaardigt overheidsinterventie in de vorm van een wettelijke regeling?
- welke effecten en neveneffecten zijn te verwachten van een wettelijke regeling, en
- welke alternatieve instrumenten zijn beschikbaar?

Hieronder ga ik achtereenvolgens in op deze vragen.

Functioneren van de binnenvaartmarkt
Over de vraag welk probleem precies oplossing behoeft, merk ik het volgende op. Uit het in 2013 door Panteia uitgevoerde onderzoek komt naar voren dat ook in de bestudeerde vergelijkingsbranches de transparantie in de markt veelal beperkt is en dat tussenpersonen nodig zijn om vraag en aanbod te matchen. In deze branches is eveneens vaak sprake van informatieasymmetrie, zeker voor spelers die vergelijkbaar zijn met de binnenvaartschippers in het segment droge bulk lading. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de marktpositie van de eigen rijders in het goederenvervoer over de weg. Volledige transparantie is volgens Panteia waarschijnlijk ook niet denkbaar. Uit het onderzoek blijkt voorts dat effecten van markttransparantie op de werking van de markt moeilijk direct uit de voorbeeldbranches af te leiden zijn.
De overcapaciteit waarvan sinds 2008 sprake is in de binnenvaart en die zich concentreert in het droge lading segment, verzwakt nog verder de onderhandelingspositie van de individuele scheepseigenaar, resulterend in lage prijzen en winstmarges. In deze omstandigheden kan alleen laag water een tijdelijke verbetering van het inkomen van scheepseigenaren opleveren. Ik onderken dat in delen van de binnenvaartmarkt de bevrachter meerdere rollen naast elkaar kan vervullen. Een bevrachter kan voor een verlader bemiddelingsdiensten verrichten en contracten afsluiten met een eigenaar van een binnenvaartschip. De bevrachter treedt hier dus op als makelaar. Ook kan een verlader contracten afsluiten met een bevrachter, die vervolgens weer contrac-

ten afsluit met een vervoerder in de binnenvaart. In dit geval neemt de bevrachter de rol aan van verlader. In belangrijke delen van de binnenvaartmarkt is evenwel een ander patroon dominant: hierin sluiten verladers rechtstreeks contracten af met binnenvaartschippers, zonder tussenkomst van een bevrachter. In een markt van vrije ondernemers zijn beslissingen over het inschakelen van een bemiddelaar aan de verlader resp. de vervoerder. Voorts onderken ik dat vooral in het vervoerssegment droge bulk lading sprake kan zijn van informatieasymmetrie tussen vrager en aanbieder, i.c. bevrachter en vervoerder. Marktplaatsen zoals Bargelink ondersteunen het matchen van vraag en aanbod, waarbij verladers eventueel rechtstreeks met individuele binnenvaartondernemers zaken kunnen doen. De eerste vraag die gesteld moet worden bij de afweging van nut en noodzaak van regelgeving ter zake, is of een dubbele rol van de bevrachter en voorkomende informatieasymmetrie tot urgente problemen leidt in het functioneren van de markt. Voor het laatste heb ik vooralsnog geen indicaties. Uit het bovenstaande blijkt bovendien dat er alternatieve middelen zijn om onevenwichtige verhoudingen en voorkomende informatieasymmetrie op segmenten van de binnenvaartmarkt te verminderen of op te lossen.

Rechtvaardiging van overheidsinterventie

Het treffen van een wettelijke regeling vereist vervolgens een heldere omschrijving van het doel hiervan. Overheidsinterventie in de vorm van een wettelijke regeling op de markt van koopwoningen en ook op de particuliere verzekeringsmarkt is gebaseerd op een publiek belang, te weten consumentenbescherming. De gesignaleerde intransparantie op de binnenvaartmarkt betreft niet een consumenten-producentenrelatie, maar een producentenproducentenrelatie. Vooralsnog staat mij het publieke belang van een wettelijke regeling van de bevrachtersrol niet duidelijk voor ogen. Dit geldt temeer omdat er andere mogelijkheden zijn voor de vervoerders om tegenwicht aan bevrachters te bieden, zoals het aangaan van samenwerkingsverbanden. Overigens geldt voor de relatie tussen bevrachter en vervoerder in reguliere gevallen het overeenkomstenrecht uit het Burgerlijk Wetboek.

Verwachte effecten en neveneffecten van een wettelijke regeling

Een andere conclusie uit het rapport van Panteia is dat volledige markttransparantie mogelijk niet wenselijk is in een marktsegment als de droge bulk lading in de binnenvaart. Volledige transparantie kan er namelijk toe leiden dat een beperkt aantal vragers (bevrachters) makkelijk hun gedrag onderling kan afstemmen tegenover een veel groter aantal aanbieders (binnenvaartondernemingen). Toegenomen transparantie kan in dat geval leiden tot onderlinge afstemming van het gedrag van bevrachters, waardoor de markt juist minder goed gaat werken. In de meeste verregaande vorm kan hierbij zelfs sprake zijn van een overtreding van het kartelverbod in het Europese en/of nationale mededingingsrecht. Een aandachtspunt is voorts of verdergaande regulering van de rol van de bevrachter ertoe kan leiden dat in de relatie tussen verlader en vervoerder gedragspatronen ontwikkeld gaan worden om – nieuwe – regelgeving te ontwijken. Daarmee zou de markttransparantie niet groter worden, maar kleiner. Als effect van een wettelijke regeling verwacht ik voorts dat de bestaande onevenwichtige verhoudingen in het segment droge bulk lading slechts bestendigd worden. De gefragmenteerde aanbodzijde in de vorm van een groot aantal kleine aanbieders staat tegenover een meer geconcentreerde vraagzijde in de vorm van een beperkt aantal bevrachters. Een wettelijke regeling zou leiden tot een bevestiging van de status quo in de binnenvaart, en wordt aldus een belemmering voor meer effectieve oplossingen. Alles bijeengenomen is een reëel risico dat een wettelijke regeling de markttransparantie niet vergroot, maar eerder de bestaande onevenwichtigheid in stand houdt of zelfs vergroot.

Alternatieve instrumenten

Laatste vraag is welke alternatieve instrumenten beschikbaar zijn om de gesignaleerde marktintransparantie te verminderen. Alleen al uit het gegeven dat de marktintransparantie zich concentreert in het segment droge bulk lading, is af te leiden dat de gesignaleerde onduidelijkheid in de rolverdeling op de binnenvaartmarkt niet een noodzakelijk gegeven is, maar direct samenhangt met de verhoudingen tussen aantallen en schaalgrootte van vragers en aanbieders. Alvorens een wettelijke regeling te overwegen, zijn alternatieven in beeld te brengen die de gesignaleerde onduidelijkheid kunnen verminderen of zelfs wegnemen. De aanbevelingen van Panteia op dit punt gaan in de richting van schaalvergroting aan de aanbodkant van het vervoer, samenwerking van vervoerders bijvoorbeeld in coöperaties, betere informatieverstrekking en -uitwisseling, en gebruik van marktplaatsen op internet. Al deze mogelijkheden liggen binnen het bereik van vervoerders. Vooral coöperatievorming kan naar mijn oordeel in de deelmarkt droge bulk lading van grote betekenis zijn, omdat hierin volledige integratie van de vervoerders- en bevrachtersfunctie te realiseren is. In coöperaties hoeven vervoerders en bevrachters niet meer tegenover elkaar te staan, maar kunnen deze rollen onderdeel van één organisatorische en commerciele eenheid vormen. Daarom heb ik de afgelopen jaren zowel tijdens algemene overleggen met uw Kamer, alsook in correspondentie aan uw Kamer, gewezen op de mijns inziens bestaande urgentie van schaalvergroting en samenwerking in de binnenvaart. Ook het in mijn opdracht door STC-Nestra B.V. en Maverick Advocaten N.V. opgestelde rapport «Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart», toegezonden aan uw Kamer per brief d.d. 23 maart 2015, wijst op de noodzaak van samenwerking (Kamerstuk 31 409, nr. 79). In dit rapport zijn tevens de juridische mogelijkheden voor samenwerking geschetst. Het is aan de ondernemers in de binnenvaart om op deze suggestie in te gaan.

Juridische kaders

Zoals hierboven beschreven, zie ik geen aanleiding tot het opstellen van een wettelijke regeling. Binnen het huidige wettelijke kader is er ook geen grondslag te vinden voor het regelen van de relatie tussen bevrachter en verlader. Indien het al wenselijk zou zijn een en ander te regelen middels een algemene maatregel van bestuur of een ministeriële regeling, is dit binnen het huidige kader niet mogelijk.

Rondetafelgesprek Beprijzing en Markt Binnenvaart

Omdat dit in het betoog van het lid Van Helvert tijdens het AO op 2 februari 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 52) een zwaar gewicht had, wil ik nog ingaan op de opstelling van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) in dit dossier. Tijdens het AO verwees het lid Van Helvert naar uitlatingen van de ACM tijdens het Rondetafelgesprek over markt en beprijzing in de binnenvaart op 30 november 2016. Het lid Van Helvert gaf hierbij aan dat deze uitlatingen te lezen zijn in het verslag van deze bijeenkomst. Volgens het lid Van Helvert zou uit de inbreng van de ACM bij deze gelegenheid af te leiden zijn dat verdergaande marktregulering mogelijk is. Uit navraag bij uw Kamer is gebleken dat van het Rondetafelgesprek geen verslag beschikbaar is. Ik heb ook navraag gedaan bij de ACM over de inbreng van toezichthouder bij deze gelegenheid. Samenvattend komt het er op neer dat de ACM op 30 november jl. gewezen heeft op de mogelijkheden van samenwerking en schaalvergroting, door middel van coöperaties of fusies etc., binnen de kaders van de – Europese en nationale – mededingingsrechtelijke kaders. Voor een beschrijving van deze kaders verwees de ACM naar het hierboven reeds aangehaalde rapport van STC-Nestra B.V. en Maverick Advocaten .

Rolverdeling op de binnenvaartmarkt ook in omgekeerde richting variabel

Hierboven is al geconstateerd dat de rolverdeling tussen verlader, bevrachter en vervoerder op de binnenvaartmarkt voor de verschillende vervoerssegmenten uiteenloopt. Er is sprake van een variabiliteit in rollen, die inherent is aan de dynamiek van een vrije markt. Dit betekent dat de omgekeerde beweging evenzeer mogelijk

is: in beginsel kunnen vervoerders ook in het segment droge bulk lading de bevrachtersfunctie naar zich toe trekken en direct contracten afsluiten met verladers. Er is hiervoor in de praktijk één belangrijke belemmering, te weten de fragmentatie van de aanbodzijde. Indien binnenvaartondernemers in het segment droge bulk lading tot schaalvergroting zouden komen, bijvoorbeeld door samenwerkingsverbanden aan te gaan in coöperatievormen waarvan ook de bevrachting integraal onderdeel uitmaakt, zou de spanning tussen het verdienmodel van bevrachters en dat van vervoerders opgelost zijn.

Conclusies
Mijn conclusies naar aanleiding van bovenstaande vat ik als volgt samen. Naar mijn oordeel zijn nut en noodzaak van een wettelijke regeling van de rol en positie van de bevrachter op de binnenvaartmarkt onvoldoende te onderbouwen. Een duidelijk publiek belang van een dergelijke regeling heb ik vooralsnog niet kunnen herkennen. Een effectieve oplossing van de onbalans in het segment droge bulk lading op de binnenvaartmarkt ligt niet in een verdergaande wettelijke regulering van de rol van bevrachter, maar in een herschikking van de aanbodkant van de binnenvaartmarkt. Met name de integratie van de vervoerders- en de bevrachtersfunctie in coöperaties kan de spanning tussen het verdienmodel van beide rollen opheffen. Een wettelijke regeling zou slechts de relaties uit het verleden in de binnenvaartmarkt bevestigen. En dat terwijl juist nu behoefte is aan een binnenvaartsector die voldoende uitgerust is om de uitdagingen van de toekomst aan te gaan. Schaalvergroting en samenwerking tussen vervoerders en integratie met de bevrachtersrol zouden overigens niet alleen de onevenwichtigheid in marktverhoudingen in het segment droge bulk lading in de binnenvaart verminderen of opheffen. Vorming van coöperaties – waarbinnen ondernemers een zekere zelfstandigheid kunnen behouden – is ook van groot belang vanuit andere motieven. Bijvoorbeeld zouden hiermee investeringen in vergroening van de binnenvaartvloot en financiering hiervan makkelijker mogelijk worden. Ook zou hiermee de ruimte vergroot worden voor innovatie van dienstverlening in antwoord op nieuwe verladerseisen, bijv. het aanbieden van andere logistieke diensten als onderdeel van multimodaal vervoer. Voorts zouden langs deze weg loopbaanmogelijkheden vergroot kunnen worden, die het werken in de binnenvaart aantrekkelijker maken voor jonge mensen. En tenslotte zouden schaalvergroting en samenwerking ruimere mogelijkheden bieden om in perioden van terugvallende vraag de inzet van vervoerscapaciteit te managen. Een versterking van de structuur van de sector zou op lange termijn de positie van de modaliteit binnenvaart in de logistieke keten kunnen zekerstellen. Dit acht ik niet alleen van groot belang voor de bereikbaarheid van ons land, maar ook voor de duurzaamheid en veiligheid van het nationale vervoerssysteem.

De Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Enkele reacties op het afschieten van AGORA door de Minister

Reactie van Esther Lubbers
De continue ontkenning van de werking van onze zogenaamde vrije markt, en het er van uitgaan dat ze op deze manier structureel niets stukmaken druipt er van af. Het lijkt bescherming van de machtige bevrachtingskantoren! Bij vele schippers is de lol er al lang af, we kunnen geen brood halen of vergroenen van regels die we wel volop opgelegd krijgen. Het is altijd “wij moeten dit wij moeten dat”, maar over onze markt....mag schijnbaar iedereen beslissen. Ik weet zeker dat niemand zijn ‘salaris’ met de mijne wil ruilen, ik denk zelfs dat ze minimaal 10x meer overhouden per maand, en dan werk ik nog 7 dagen 14 uur gemiddeld 340 dagen in het jaar. Ik zeg dat niet om zielig te doen, maar het was wel de reden om mijn kinderen een andere richting op te helpen dan het varende bestaan. Het is aan de wal makkelijker te verdienen met veel minder uren, je hoeft niet je kinderen op een internaat te doen, loopt veel minder risico’s met storm etc, je kan ‘s avonds gewoon afspreken of op een clubje gaan etc.
Ik lees de oplossing van BLN, lenen om te vergroenen, daar helpen ze ons wel mee?!?, maar nooit heeft zij het over het hoe het terug te verdienen. Meer lenen is meer moeten verdienen, dit was vroeger zo en ook nu met het moderne wonderrekenen van tegenwoordig evenzo! En het is begrijpelijk als er bevrachters in je club zitten, maar doe niet dan alsof je het beste voor hebt met schippers!

Tijdens de bijeenkomst met de sectorvertegenwoordigers wordt dit beeld niet gedeeld. Alleen de vertegenwoordigers van de ASV zien heil in een (verplicht) veilingsysteem. Volgens de andere vertegenwoordigers is dit geen oplossing voor de intransparantie. Zij zien meer kansen in het bevorderen van samenwerkingsverbanden in de binnenvaart. Dit sluit aan bij mijn eerdere correspondentie met uw Kamer, waarin ik heb gewezen op de urgentie van schaalvergroting en samenwerking in de binnenvaartsector.

Dat iedereen maar weet dat andere branche partijen blijven herhalen sinds de crisis, dat we in samenwerkingsverbanden moeten, ondanks dat schippers in de voorbije 10 jaar hebben laten zien dat niet te willen. Logisch het is namelijk gewoon een bevrachtingskantoor er bij, dat ook met de markt op en neer mee moet gaan. Hoe lang gaan we met deze flauwe kul door?????
We hebben een schipper gehoord in het rondetafel gesprek, die in 2009 een schip heeft laten bouwen, met nagenoeg nul uitstoot die geen euro meer verdient heeft sinds hij in de vaart is, 8 jaar! Maar dat haalt dit stuk natuurlijk niet. Wat het wel haalt zijn slechte rapporten omdat dat wel goed uitkomt in hun eenzijdige verhaal!
En dan dat eeuwige samenwerken, gek dat een coöperatie een max tonnengrens heeft en een bevrachter niet, deze zijn gewoon eng groot! Dus hoezo vrije markt?

Het is misschien tijd dat schippers samen gaan werken en met zijn allen een bevrachter uit kiezen waar we voor gaan varen en zo een betere prijs af te dwingen met echte markttransparantie. Dat is dan de enige optie die overblijft om te overleven! Want men roept ook hier al 10 jaar samenwerken maar met welk doel???? Vast niet het hierboven benoemde doel, nee enkel om ons klein te houden!

Ja er zijn al allerliefste sites die een poging doen tot transparantie, maar dit is ook al uitgelegd aan alle partijen, het is info achteraf en een klein deel van de markt en nooit met de bijbehorende prijzen.

Een ongezonde bedrijfstak, die vergrijst, die nauwelijks nieuwe instroom heeft, die nauwelijks genoeg verdient om te vergroenen of een crisis op te vangen, gaat veranderen. Ook nu lees ik schaalvergroting als oplossing, ga bijvoorbeeld eens kijken op het Amsterdam-Rijnkanaal, hoeveel ruimte is er nog voor schaalvergroting? Gaan we straks overal op elkaar moeten wachten zoals op de Maas, op passeerplekken omdat eigenlijk de schepen domweg te groot zijn voor het kanaal of de rivier? En dan nog zo’n vraag: zit een klant werkelijk altijd op 3000 of 6000 of 10.000 ton te wachten die hij dan moet lossen en opslaan of verwerken?

Men kan blijven doen alsof de binnenvaart een gezonde binnenvaart is maar er zijn al vele goede kleine schepen gesloopt, en het stopt niet, sterker, het gaat gestaag door. De schepen worden steeds groter, wat een kapitaalvernietiging, en wat zon-

de van ons waterrijke landje, waar straks enkel op de grote stukken nog scheepvaart zal zijn en de rest via wielen moet worden weggebracht! Wat een geweldige visie en beleid!

Reactie Jos Evens
Niet voor niets, dat ze die brief er zo laat mogelijk uit doen. Zetten ze de Kamer snel nog even op het verkeerde been. Als de meeste marktpartijen ertegen zijn, zal de meerderheid van de Kamer dit voor zoete koek slikken.
Enerzijds stelt de minister in de brief, dat het slechts om een paar honderd schepen in de spotmarkt zou gaan, maar in het juridisch deel gaat het er ineens over, dat de markt met een verplicht systeem sterk zou worden gereguleerd en dat warempel buitenlandse partijen ervan zouden worden uitgesloten!
Dat is toch pure misleiding!
En dat bv. 4Shipping een schadeloosstelling zou kunnen gaan eisen, terwijl die wel eens bereid zouden kunnen zijn, om eraan mee te werken!
En het aloude verhaal van het stimuleren van samenwerkingsverbanden, terwijl juist bij het rondetafelgesprek in de Kamer is aangetoond, dat die decennialang niets hebben kunnen verbeteren aan de algemene malaise.

Je mag hopen, dat ze daar bij het Algemeen Overleg doorheen prikken, maar dat zal voor de meerderheid van de partijen wel een illusie zijn.

Reactie Gerberdien leSage
Dus de ASV is de enige die opkomt voor de particuliere schipper en een oplossing probeert te vinden om meer te verdienen als schipper. Het verwijzen naar coöperaties heeft ook nog niet bewezen dat de tarieven daar beter van worden en die halen ook werk van de spotmarkt.

Reactie Hendrik Bijnsdorp
Doordat de minister het woord intransparantie gebruikt geeft ze toe dat de markt ondoorzichtig is.

De minister verwijst naar 2 onderzoeksrapporten: 'Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart'. En 'Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart'.
Zijn die betaald door de minister? Want wie betaalt, bepaalt!

Volgens de minister wijzen de onderzoeksrapporten op één gemeenschappelijke uitkomst, namelijk op het belang en de noodzaak van samenwerking in de binnenvaartsector.
Er wordt in de reactie van de minister niet duidelijk gemaakt hoe samenwerkingsverbanden de intransparantie gaan verhelpen. Staat dat wel in die rapporten?

Volgens de minister wordt de bereidheid tot deelname aan het veilingsysteem bij ondernemers en verladers erg laag ingeschat. Tijdens de bijeenkomst met de sector is gebleken dat het de bedoeling is om een verplicht veilingsysteem in te voeren voor de spotmarkt van de binnenvaart, dit betreft ongeveer 20% van het drogelading segment, in totaal een paar honderd schepen. Op de ASV na zijn alle sectorvertegenwoordigers tegen het invoeren van een verplicht veilingsysteem.
We hebben het met 20% van drogelading segment dan over pakweg 10% van de binnenvaartmarkt, en waarschijnlijk de kleinere schepen. Die worden door andere organisaties dan de ASV slechts zeer ten dele vertegenwoordigd. Bij die organisaties spelen meerdere belangen mee, logisch dat ze er niet voor gaan.
De grootste organisatie in het overleg heeft zelfs in haar ledenbestand een groep bevrachters, die groep heeft alleen maar profijt van de huidige intransparantie.

Volgens de minister zou een verplichting tot deelname aan het veilingsysteem AGORA:
- Moeten worden opgenomen in wetgeving, een dergelijke wettelijke basis is er op dit moment niet.

De wetgeving kan toch worden aangepast?
- Strijdig zijn met het vrije verkeer van goederen en diensten in Europa, zeker wanneer buitenlandse schepen en verladers worden uitgesloten van deelname aan het veilingsysteem.

Waarom zouden buitenlandse schepen en verladers worden uitgesloten? Ze kunnen gewoon deelnemen. Hoe strijdig is dat dan met het vrije verkeer van goederen en diensten in Europa?

De minister verwacht dat de Europese Commissie een verplichte deelname aan een veilingsysteem in strijd acht met het Europese mededingingsrecht en het vrije verkeer van goederen en diensten.
Verwacht, in hoeverre is dat onderzocht door het ministerie?

Conclusie
Mijn conclusie is dat de minister er gewoon geen zin in heeft, heeft ze nooit gehad ook trouwens.
Dus, beste minister, ik wens u veel vrachtwagens!

Verzet tegen AGORA

Esther Lubbers schrijft:
We hebben van het begin af aan gezegd dat het geen ASV ding moet worden, maar zelfs een serieus gesprek hierover met BLN is niet mogelijk gebleken, ook via ESO niet waar BLN groots in zit. BLN die zich steeds de grootste branche organisatie noemt, maar nooit en zelfs na de crisis niet wil spreken over het functioneren van de vrije markt waar de schippers in moeten opereren. Toch verwonderlijk dat op het symposium 2014 In Dordrecht ook BLN tot de slotconclusie kwam dat bij ongewijzigd beleid de inkomsten nooit voldoende zouden zijn voor een gezonde bedrijfsvoering. Tevens heeft deze BLN in de Belgische staking zich solidair verklaard met de doelstellingen van de actievoerders. Jammer dat ze er telkens voor weten te kiezen om vaak niks en of meestal veel te weinig echt iets voor schippers te doen. Hier laten ze moedwillig weer AGORA liggen zonder zich er echt in te verdiepen.

Er is een informatieve presentatie door de ASV over AGORA voor de ESO gehouden, die behoorlijk positief was bevonden door de verschillende landen, maar waar namens ESO / BLN niemand het nodig vond om te luisteren of te discussiëren over dit onderwerp - ondanks dat het in hun eigen, toen net nieuwe, kantoor gepresenteerd werd - zegt waarschijnlijk al genoeg, toen en nu er op terug kijkend. Leuk zo'n club waar bevrachters in zitten, dan hebben we het gewoon niet over de markt omdat dat conflicten oproept!?!?

Maar wel hebben ze het bij BLN steeds over leningen voor de aankomende vergroening naar stage 5, alsof het een gunst aan de binnenvaart is dat we mogen lenen! Maar ook leningen moeten terug betaald worden dus extra verdiend worden! en zoals bij de hoorzitting in Den Haag al verteld is, de schipper krijgt voor zijn vergroening geen euro meer betaald!?!?

De binnenvaart vergrijst en ik kan werkelijk niemand aanraden om in deze wereld te starten met al haar onzekerheden en risico's, bureaucratie en de bakken met regelgeving, de achterlijke hoge boetes, alsof we zo slecht presteren en onveilig werken, wat een ongelooflijke onterechte minachting van onze prestaties. Alsof de uren die we maken gewoon zijn, en daarvoor mag je je kinderen ook nog op een internaat doen, risico's lopen met slecht weer etc, nee ik begrijp echt wel dat men het leuker en makkelijker kan verdienen met heel veel meer vrije tijd aan de wal.

Nu wordt er vol op gesloopt aan de kant van de kleine binnenvaart en gebouwd aan de grote binnenvaart, is dat maatschappelijk gewenst??? Deze schepen komen nooit meer terug! Ja de toekomst zal eenzijdig zijn, enkel hele grote schepen, zodat de prijs laag kan blijven of nog lager kan worden., of nog lager. En de rest wat niet meer past omdat de schepen te groot zijn geworden....gewoon op de wielen in de file!

Esther Lubbers

AGORA van de baan?

Op de dag van het Algemeen Overleg krijgen we onderstaand bericht gestuurd vanuit I&M.

Eind vorig jaar heeft de SP samen met de PVDA een motie ingediend om een proef te doen met AGORA. Met deze motie zijn we uitgebreid aan de slag gegaan, maar de implementatie blijkt niet mogelijk. De meeste partijen in het veld zijn geen voorstaander van een proef en er zijn juridische bezwaren. Daarom zullen we onderstaande brief voor het AO Scheepvaart uit doen.

Geachte voorzitter,
In vervolg op de motie van 23 februari 2017 van de leden Smaling en Jacobi, waarin de regering wordt verzocht de binnenvaartsector te ondersteunen met het opstarten van een pilot met het veilingsysteem AGORA voor de duur van twee jaar, zich daarbij te richten op de spotmarkt, te zorgen dat de marktmeester een onafhankelijke positie krijgt en de resultaten van AGORA te monitoren, stuur ik u hierbij een brief over de uitvoering van de motie.

Om de motie uit te voeren heeft mijn ministerie een bijeenkomst georganiseerd om met de vertegenwoordigers van de binnenvaartsector en de verladers te spreken over de werking en de wenselijkheid van het veilingsysteem AGORA. De conclusies van de bijeenkomst meld ik u in deze brief.

Bijeenkomst met de sector
Aan de bijeenkomst met de sector hebben de volgende partijen deelgenomen: Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), Koninklijke BLN-Schuttevaer, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB), Evofenedex en European Barge Union (EBU).

Tijdens de bijeenkomst is ingegaan op de volgende vragen:
- Is het veilingsysteem een oplossing voor het verbeteren van de transparantie in de binnenvaart?
- Hoe zou het veilingsysteem AGORA moeten werken en hoe wenselijk is het systeem voor de sector?
- Welke rol is voor de overheid weggelegd om een pilot met het veilingsysteem te ondersteunen?

Hieronder zal ik ingaan op de uitkomsten van de bijeenkomst aan de hand van de bovenstaande vragen.

Veilingsysteem als oplossing voor de intransparantie
In de motie wordt het veilingsysteem voorgesteld als een mogelijke oplossing voor de intransparantie in de binnenvaartsector, doordat alle partijen (schippers/verlader/bevrachters) via het systeem inzicht krijgen in vraag en aanbod van lading.
Tijdens de bijeenkomst met de sectorvertegenwoordigers wordt dit beeld niet gedeeld. Alleen de vertegenwoordigers van de ASV zien heil in een (verplicht) veilingsysteem. Volgens de andere vertegenwoordigers is dit geen oplossing voor de intransparantie. Zij zien meer kansen in het bevorderen van samenwerkingsverbanden in de binnenvaart. Dit sluit aan bij mijn eerdere correspondentie met uw Kamer, waarin ik heb gewezen op de urgentie van schaalvergroting en samenwerking in de binnenvaartsector.
In 2013 heb ik uw Kamer het onderzoeksrapport ‘Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart’ toegezonden van Panteia, waarin een vergelijking is gemaakt met zeven andere sectoren. Daarnaast heb ik in 2015 uw Kamer een onderzoeksrapport van STC-Nestra B.V. en Maverick Advocaten N.V. ‘Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart’ gestuurd, waarin de structuur van de sector alsook de mededingingsrechtelijke kaders voor samenwerking tussen binnenvaartondernemingen in beeld gebracht zijn.
De onderzoeksrapporten wijzen op één gemeenschappelijke uitkomst, namelijk op het belang en de noodzaak van samenwerking in de binnenvaartsector. Het is aan de ondernemers in de binnenvaart om op deze suggestie in te gaan. Een veilingsysteem zie ik, evenals grote delen van de binnenvaartsector, daarom niet als een oplossing voor het bevorderen van de transparantie in de binnenvaart.

Werking en wenselijkheid van het veilingsysteem
Het veilingsysteem AGORA zou een digitaal veilingsysteem voor de spotmarkt moeten zijn waar vragers en aanbieders van vracht bij elkaar komen.
Tijdens de indiening van de motie was onduidelijk of het veilingsysteem een verplicht of een vrijwillig karakter zou hebben. Tijdens de bijeenkomst met de sector is gebleken dat het de bedoeling is om een verplicht veilingsysteem in te voerenvoor de spotmarkt van de binnenvaart, specifiek gericht op binnenvaartondernemers in het drogelading segment die niet onder vast contract varen. Dit is een beperkte groep in de binnenvaartsector, ongeveer 20% van het drogelading segment, in totaal een paar honderd schepen.

Een verplichte deelname aan het veilingsysteem zou betekenen dat de overheid de binnenvaartondernemers en verladers in dit marksegment moet verplichten deel te nemen aan het veilingsysteem om hun producten en diensten aan te bieden. Dit onderdeel bepaalde voor een groot deel de discussie tijdens de bijeenkomst. Op de ASV na zijn alle sectorvertegenwoordigers tegen het invoeren van een verplicht veilingsysteem. Daartegenover is de ASV geen voorstander van een vrijwillig veilingsysteem. Er is dus sprake van een onverenigbaarheid van opvattingen van de sectorvertegenwoordigers wat betreft het verplichte karakter van het veilingsysteem.

Daarnaast kan de behoefte aan het veilingsysteem van de doelgroepen - de binnenvaartondernemers en verladers- niet worden aangetoond. De bereidheid tot deelname aan het veilingsysteem wordt bij ondernemers en verladers erg laag ingeschat.

Rol van de overheid
In de motie wordt de regering gevraagd een pilot met het veilingsysteem AGORA te ondersteunen. Tijdens de bijeenkomst met de sector is getracht invulling te geven aan de ondersteunende rol van de overheid bij de pilot met een vrijwillig veilingsysteem. De beoogde rol van de overheid bleef onduidelijk. Een aantal sectorvertegenwoordigers is van mening dat de overheid geen rol zou moeten hebben in het opstarten van een vrijwillig veilingsysteem. Dit zien zij namelijk als een taak van de sector, zoals er nu al meerdere private systemen bestaan in de binnenvaartsector (zoals Bargelink en 4Shipping). Bovendien werd er algemeen geconstateerd dat de meerwaarde van nog een vrijwillig systeem in de vorm van een pilot geen toegevoegde waarde heeft.

Juridisch kader
Naast de bovenstaande vragen die besproken zijn tijdens de bijeenkomst, zijn er ook juridische aspecten van toepassing op het uitvoeren van een pilot met het veilingsysteem AGORA.
Een verplichting tot deelname aan het veilingsysteem AGORA zou moeten worden opgenomen in wetgeving. Een dergelijke wettelijke basis is er op dit moment niet. Met die regelgeving, en de daarin opgenomen verplichting tot deelname aan een veilingsysteem zou de markt sterk worden gereguleerd. Dit is strijdig met het vrije verkeer van goederen en diensten in Europa, zeker wanneer buitenlandse schepen en verladers worden uitgesloten van deelname aan het veilingsysteem.

De ASV heeft aangegeven een voorstel over het veilingsysteem AGORA te hebben voorgelegd bij het Directoraat Generaal Move van de Europese Commissie en dat men er daar positief tegenover stond. Daarbij is bij mijn weten het onderdeel van het vrije verkeer goederen en diensten niet specifiek aan de orde gekomen. Mijn verwachting is dat de Europese Commissie een verplichte deelname aan een veilingsysteem in strijd acht met het Europese mededingingsrecht en het vrije verkeer van goederen en diensten.

Tot slot bestaan er meerdere private systemen in de binnenvaart. Het invoeren van het verplicht systeem zal tot gevolg hebben dat deze bestaande systemen moeten worden beëindigd. Daaruit zullen verzoeken om schadeloosstelling voortvloeien. Nog een risico is dat het veilingsysteem AGORA als enige aanbieder van vracht de spotmarkt dusdanig zou gaan domineren dat dit mogelijk op enig moment op gespannen voet zou komen te staan met het mededingingsrecht, omdat er dan sprake is van een monopolie.

Conclusie
Ik heb getracht uitvoering te geven aan de motie, waarin de regering wordt gevraagd een pilot met het veilingsysteem AGORA te ondersteunen. Nadat mijn ministerie in gesprek is gegaan met de vertegenwoordigers van de binnenvaartsector, is geconcludeerd dat er geen draagvlak is voor het veilingsysteem AGORA, en dat de werking van het voorgestelde systeem onduidelijk is. Daarnaast zijn er juridische bezwaren om een pilot met het veilingsysteem uit te voeren.
Gegeven deze uitkomsten kan ik niets anders concluderen dan dat ik de pilot en daarmee de motie niet verder kan uitvoeren.
Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,

Lennart Salemink
Politiek assistent minister I&M

Even voorstellen

VANDIJK advocaten en uitleg over een casus

Naar aanleiding van een gesprek dat de ASV heeft gevoerd met mevrouw Ooijkaas van advocatenkantoor VANDIJK advocaten is afgesproken dat zij de ASV leden regelmatig op de hoogte zal houden van belangrijke juridische zaken.

Hierbij stelt mevrouw Ooijkaas zich aan de ASV lezers van de nieuwsbrief voor en voegt een artikel toe over schade bij het lossen. In de volgende ASV vergadering zal mevrouw Ooijkaas aanwezig zijn om een aantal zaken toe te lichten en met de aanwezigen te bespreken

Even voorstellen…
Beste ASV-leden en betrokkenen,
Mijn naam is Ynke Ooijkaas, advocaat bij VANDIJK Advocaten in Rotterdam en vanaf 1996 werkzaam in de binnenvaart. In mijn binnenvaartpraktijk hou ik me bezig met vrijwel alle zaken en vragen die een binnenvaartschipper in zijn of haar werk tegenkomt.

- Ik krijg nog geld van mijn bevrachter. Hoe pak ik dat aan?
- Moet ik voor mijn buitenlands personeel sociale premies in Nederland afdragen?
- Hoe zit dat met de VOF als we op huwelijkse voorwaarden zijn getrouwd en nu gaan scheiden?
- Kan ik iets doen tegen een boete van IL&T?
- Ik moet voorkomen vanwege een economisch delict. Hoe werkt dat?
- Ik denk dat ik schade heb gevaren, wat moet ik nu doen?
- Etc.

Mijn werk is net zo afwisselend als dat van u!

Na een eerste kennismaking met het ASV-bestuur leek het een goed idee voor elke ASV nieuwsbrief een kort praktijkverhaal te schrijven. Hieronder mijn eerste bijdrage.

Bij vragen kunt u altijd contact met mij opnemen:
Ynke Ooijkaas
VANDIJK Advocaten
Jacques Dutilhweg 471c
3065 GL Rotterdam
Tel.: 010 – 212 12 20
Mail: y.ooykaas@vandijkadvocaten.nl

Een casus: Schade door een poliepgrijper

Schipper Maarten Burger vaart met het ms “Oleander”. Het schip is voor deze reis vervracht aan Berchem Metaalbedrijf B.V. Burger heeft schroot geladen. Hij weet dat schrootvervoer risicovol kan zijn, dus hij heeft in de overeenkomst met Berchem de bepaling op laten nemen dat het schip na afloop van de reis weer in goede staat moet zijn. De reis verloopt voorspoedig en op de losdatum meldt de ‘Oleander”zich voor de wal. Er wordt gelost bij De Verenigde IJzerwerken B.V. Die heeft het lossen uitbesteed aan Istman B.V. Die lost het schip met behulp van een poliepgrijper.

Burger ziet tot zijn grote schrik dat er erg onzorgvuldig wordt gelost. Er vallen grote stukken schroot uit de grijper en het schip raakt flink beschadigt. Al tijdens het lossen spreekt Burger de kraanmachinist daar op aan. Helaas zonder al te veel resultaat. Na het lossen blijkt dat er forse schade is ontstaan.

Burger belt direct zijn verzekering. In overleg met zijn verzekeraar stuurt hij een mail naar De Verenigde IJzerwerken om hen aansprakelijk te stellen voor de schade. De Verenigde IJzerwerken is echter kort van stof. Ze wijzen elke aansprakelijkheid af. Zij hebben niets te maken met de overeenkomst tussen Berchem en Burger en als er problemen zijn,moet hij maar naar Istman gaan. Bovendien heeft Burger volgens hen ingestemd met het lossen met een poliepgrijper. Burger weet niet wat hij nu moet doen en belt met zijn advocate mr Alexia Specialis.

Mr Specialis legt uit:
Het is juist dat de overeenkomst is gesloten tussen Berchem en VOF Oleander. De Verenigde IJzerwerken is op dat moment nog geen partij bij deze overeenkomst. Echter op het moment dat De Verenigde IJzerwerken aanspraak maakt op lossing van de lading, treedt dat bedrijf als derde partij toe tot de bevrachtingsovereenkomst en is daarmee ook gebonden aan de inhoud van het contract dat tussen VOF Oleander en Berchem gesloten is. De contractuele afspraak dat het schip na lossing weer in goede staat moet zijn, geldt dan dus ook voor de De Verenigde IJzerwerken.

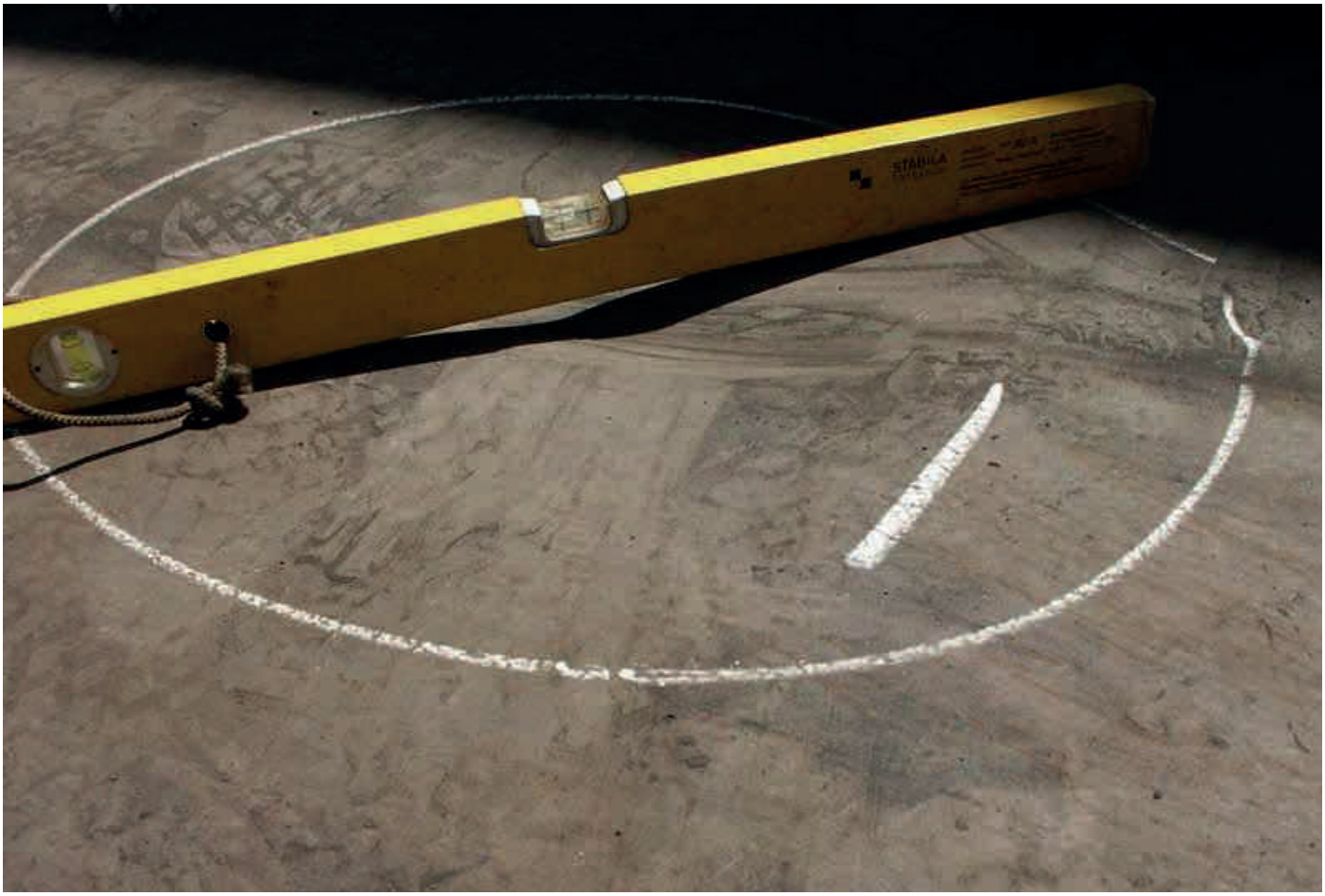
De Verenigde IJzerwerken is, zowel volgens boek 8 van het Burgerlijk Wetboek als het Europese CMNI verdrag, als ontvanger verantwoordelijk voor het lossen van de lading. Dat Verenigde IJzerwerken daar Istman voor inschakelt, maakt voor de aansprakelijkheid van Verenigde IJzerwerken niet uit. VOF Oleander kan Verenigde IJzerwerken dus aansprakelijk stellen voor de schade.

Het feit dat Burger akkoord is gegaan met het gebruik van een poliepgrijper betekent niet dat Verenigde IJzerwerken niet aansprakelijk is. Het is de onzorgvuldige wijze waarop met deze grijper gelost is, die zorgt dat Verenigde IJzerwerken aansprakelijk is. Burger gaat een stuk geruster terug naar boord…

Arbeids- en rusttijdenregistratie

Hierbij vindt u ook een artikel over arbeids- en rusttijdenregistratie (handhaving uitgesteld tot waarschijnlijk het einde van het jaar!). Ter toelichting nog even het volgende: De eerste vraag ging over een casus waarbij een schipper vaart met een echtpaar dat permanent aan boord verblijft. Tijdens de 2 weken af (die zij normaal gesproken thuis doorbrengen maar bij gebrek aan een woning aan de wal nu aan boord blijven) wil de schipper het echtpaar toch in het vaartijdenboek vermelden. In deze situatie geldt het antwoord in het artikel. De casus is helaas uit het artikel gevallen. Uiteraard is het mogelijk om personeel dat werkzaam is als bemanning in het vaartijdenboek te vermelden waarbij ook rusttijd (tijdens de vaart)kan worden genoten. Hier zal in een volgende blog nog op teruggekomen worden.

Het artikel staat op de site van VANDijk advocaten (http://www.vandijkadvocaten.nl/blog/arbeidstijdenregistratie/ en kan ook via de site via LinkedIn en facebook worden gedeeld.


STABILA

CCR voorbespreking

Op 23 mei 2017 vond de CCR voorbespreking plaats in Den Haag. De voorbespreking heeft tot doel de agendapunten te bespreken die bij het eerstkomende CCR overleg op de agenda staan. Niet alle agendapunten worden door de aanwezigen becommentarieerd omdat ze vaak iets beslaan als “verslaglegging” of iets dergelijks. In dit verslag over deze voorbespreking worden alleen de zaken vastgelegd die tot een besluit moeten leiden.

Economische situatie in de binnenvaart
De cijfers bij marktobservatie die de CCR hanteert lijken gebaseerd op weinig gegevens en zijn daarmee niet voldoende betrouwbaar. Gevraagd wordt de CCR daarop te wijzen zodat men door gebruik van meerdere data de data robuuster maakt waardoor men een meer betrouwbare situatieschets geeft. De CCR is zeer gekant tegen het openbaar maken van (betaalde) prijzen. Men wil wel globaal de prijsontwikkeling weergeven maar geen actuele prijzen publiceren.

Wijzigingen Rijnvaartpolitiereglement: verplichting walstroom nemen

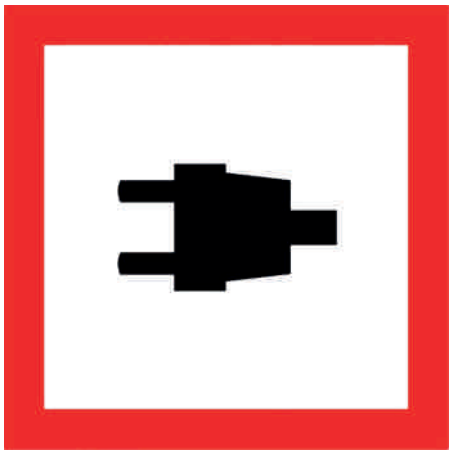
In talrijke steden langs de Rijn rijzen er problemen aangezien de aanwonenden zich in toenemende mate kanten tegen het lawaai en de verontreiniging die in verband met de aanwezigheid van stilliggende schepen wordt veroorzaakt.

Zonder de mogelijkheid het gebruik van met diesel aangedreven generatoren aan boord te reglementeren, wordt het moeilijk de bestaande ligplaatsen langs de Rijn te behouden en de dringend benodigde extra ligplaatsen aan te leggen, wordt ons verteld. Aangezien ligplaatsen echter absoluut noodzakelijk zijn om de veiligheid en het vlotte verloop van de binnenvaart te waarborgen, moeten maatregelen worden getroffen.

Dientengevolge hebben enkele staten het voornemen op sommige ligplaatsen een aansluiting op het elektriciteitsnet aan wal aan te leggen. In dat geval zou het ligplaats nemen uitsluitend toegestaan zijn indien de schipper zijn/haar schip op de walstroom aansluit. Die verplichting tot het gebruik van walstroom zou in de verstedelijkte gebieden aan het behoud van de bestaande ligplaatsen bijdragen.

De ASV heeft tijdens het overleg ingebracht dat het er om gaat dat er geen generatoren worden gebruikt maar dat een walstroomverplichting veel verder gaat dan een generatorverbod. Dat zou betekenen dat schippers verplicht worden te zeulen met kabels en dergelijke terwijl dat lang niet altijd nodig hoeft te zijn. Dat levert onnodige risico’s en beperking rusttijd op en dient het doel niet.

De CCR zal aan de lokale bevoegde autoriteiten een reglementair kader voorstellen, waarin zoals men zegt “zowel met de uitdagingen van de binnenvaart als met de verwachtingen van de aanwonenden rekening wordt gehouden”. Het reglementaire kader biedt de mogelijkheid een op een ligplaats verblijvend schip tot een aansluiting op walstroom te verplichten. Ter wille van een betere informatieverstrekking aan de schipper en een waarborging van uniforme tekens langs de Rijn, is een nieuw teken gecreëerd. **Dat teken ziet er als volgt uit:**



De wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement bieden de mogelijkheid ervoor te zorgen dat dit uniforme teken langs de Rijn wordt geplaatst. Voorts is het toegestaan een bord onder het teken te plaatsen, waarmee die verplichting kan worden beperkt. Gevolg gevend aan een wens van het bedrijfsleven is het bijvoorbeeld mogelijk de verplichting niet te laten gelden voor kortstondig ligplaats nemen. Hierbij heeft de ASV gevraagd om te kijken naar een toevoeging als extra bord zoals een uitzondering voor “zelfvoorzienende” schepen naast de schepen die kortstondig ligplaats nemen. Deze gedachte kon op instemming rekenen van de aanwezigen en het voorstel zal meegenomen worden naar het CCR overleg.

De lokale bevoegde autoriteiten besluiten dus of een teken wel of niet geplaatst wordt, onder voorbehoud dat een walaansluiting aanwezig is en dat de betrokken autoriteiten het wenselijk achten een aansluiting verplicht te stellen om lawaaioverlast en verontreinigende emissies te verminderen.

De lokale bevoegde autoriteiten kunnen met het nieuwe gebodsteken B.10 de schipper informeren over die verplichting. Met een onder het teken geplaatst bord kan, een uitzondering worden ingevoerd.
wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) - meldplicht (artikel 12.01)
In artikel 12.01 van het RPR is voor bepaalde schepen een meldplicht voorgeschreven: In artikel 12.01 wordt aangegeven welke schepen aan deze verplichting zijn onderworpen, welke gegevens gemeld moeten worden, welke middelen voor deze melding gebruikt kunnen of moeten worden (marifoon, telefonisch, schriftelijk, elektronisch) en op welk moment of plaats deze melding verricht moet worden.

Het eerste doel van deze wijziging is de voorschriften van tijdelijke aard omzetten in definitieve voorschriften.

Het tweede doel van deze wijziging is de elektronische meldplicht uitbreiden tot tankschepen.

Het derde doel van de wijzigingen is de bepalingen over de riviergedeelten waar de meldplicht geldt, te vereenvoudigen en duidelijker aan te geven welke vaartuigen op bepaalde riviergedeelten van de meldplicht zijn vrijgesteld.

Het vierde doel is voorzien in de mogelijkheid om het aantal meldingen via de marifoon te beperken door het aantal plaatsen waar een gedeeltelijke melding verplicht is, te reduceren. Een schip zal niet langer verplicht zijn zich via de marifoon te melden wanneer het een verkeerspost of districtscentrale passeert. Als een land het melden op deze plaatsen wenst te handhaven, kan dit door een teken B.11 te plaatsen. Deze bepaling kan worden geschrapt dankzij de verplichte uitrusting met en het verplichte gebruik van de Inland AIS-apparatuur, waardoor de positie van een schip steeds bekend is.

Foto: E. Buijsman

Meldplicht

1. De schipper van de volgende schepen en samenstellen moet zich, alvorens de in het achtste lid bedoelde riviergedeelten binnen te varen, via de marifoon melden op het aangegeven kanaal:

- schip dat goederen vervoert waarop het ADN van toepassing is;
- tankschip;
- schip dat containers vervoert;
- schip met een lengte van meer dan 110 m;
- hotelschip;
- zeeschip;
- schip dat een LNG-systeem aan boord heeft;
- bijzonder transport als bedoeld in artikel 1.21.

TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR SCHEPEN

Omdat het CESNI een steeds grotere rol gaat spelen en daarmee argumenten een kans maken om landen (als Duitsland) te laten bewegen (hierbij geldt binnen Europa het feit dat de meerderheid bepaalt in plaats van dat een land alles kan blokkeren) is de vraag opgekomen (door de ASV gesteld) of er misschien ruimte zou zijn om de hardheidsclausule zo aan te passen dat die nu eindelijk een werkbaar wordt. De ASV heeft voorgesteld de hardheidsclausule zo aan te passen dat hij goed uit te voeren is zodat schippers dat werkelijk kunnen gebruiken. De tegenvraag van het Ministerie is, om vooral met de (nu nog vreselijk lastige) hardheidsclausule te gaan werken. Zolang een schipper bij certificering een beroep doet op de hardheidsclausule moet er een (tijdelijk) certificaat afgegeven worden. ILT is degene die als tussenpersoon functioneert en die heeft de aangevraagde hardheidsclausules tijdenlang niet behandeld. Nu is het idee dat als er veel aanvragen worden gedaan men het systeem zal versimpelen.

Wellicht een onderwerp voor de volgende ASV vergadering?

Sunniva

BLN houd op met dat gedraai!

“Koninklijke BLN-Schuttevaer heeft samen met het ASV succesvol gepleit voor een uitzondering voor schepen die geen stroom nodig hebben gedurende de nacht” schrijft Marleen Buitendijk op de site van de Schuttevaer bij het artikel: “nieuw bord: walstroom verplicht”

ZO IS HET NIET GEGAAN!

Tot nu toe heeft de ASV de verschillende benaderingswijzen niet aan de grote klok gehangen maar als de lezers op het verkeerde been worden gezet dan gaat dat mij te ver.

Ik heb, nadat Dorothe Grooten Wendt dat namens de ASV al in een eerder overleg had gedaan, de gevaren van handhaving bij dit bord aan de orde gesteld in het CCR vooroverleg (waar Marleen Buitendijk niet bij aanwezig was) waar Leny van Toorenburg het ontstaan van het bord verdedigde, suggererend dat zo’n bord ligplaatsen op de Rijn zou kunnen garanderen.

De CCR Rijnvaartcommissaris begreep na kritiek van onze kant hierop wel dat zo’n bord op deze manier het doel niet dient. Ik heb toen geen bijval gehoord van Leny van Toorenburg laat staan dat we “samen optrokken”.

Al die mooie woorden van samenwerken ten spijt had het BLN Schuttevaer gesierd hier van te voren over te spreken zodat we niet opgezadeld zouden worden met iets waar we problemen mee gaan ondervinden en die geen enkele garantie biedt tot al die mooie “beloften” als behoud van ligplaatsen.

Wat ik zie is een herhaling van zetten: BLN ziet een probleem aankomen, gaat alvast een “oplossing” bedenken (of ondersteunen) zonder te kijken of de schippers blij zijn met die “oplossing” en zonder te kijken of deze “oplossing” het probleem inderdaad uit de wereld helpt.

Ik denk maar aan de zwemvestplicht, die ook de relingplicht tegen zou houden. En uiteindelijk werden we opgescheept met alle twee de verplichtingen. Dat we nu van de relingplicht verlost lijken te zijn komt alleen maar omdat andere Europese landen het belachelijk vonden en deze verplichting teruggedraaid hebben.

Ik breng ook even de huisvuilsoap in gedachten die toch in eerste instantie ondersteund werd door BLN-Schuttevaer. Pas nadat de ASV en vele schippers zich hier fel tegen verzetten werd er gesproken over “samenwerking” tegen de wijze waarop het abonnementensysteem werkte. Maar toen de ASV buitenspel gezet werd door het Ministerie bij het overleg daarover hebben wij BLN die zo graag samenwerkt niet gehoord.

Ook wat de AIS-verplichting betreft “garandeerde” BLN-Schuttevaer dat die verplichting geen probleem zou opleveren. Toen wij zeiden dat die verplichting zou betekenen dat zodra die AIS kapot is je uitgevaren bent zou dat wel meevallen. Toen onze angst bewaarheid werd was Marleen Buitendijk degene die als eerste riep “maar dan moeten de containerschepen uitgezonderd worden”. De containerschepen alleen? Fijn hoor dat samenwerken.

Ook wist Kees de Vries (Schuttevaer) zeker dat de privacy bij AIS niet in geding zou komen. Al onze opmerkingen werden als overdreven beschouwd, maar zie het laatste rapport daarover; privacy wordt aan alle kanten geschonden.

Ik kan natuurlijk nog het verdedigen noemen door BLN-Schuttevaer van ingevoerde spertijden, of het ligplaatsenbeleid van RWS waarbij schepen niet langer dan 3X24 uur mogen liggen, het ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal waar Schuttevaer mee akkoord gegaan is en de ASV het alleen via een hoorzitting terug heeft weten te draaien. Ik wil het voorbeeld geven van het boetebeleid waarbij (lees het verslag in BLN nieuwsbrief) BLN geen inbreng heeft in het ILT overleg laat staan dat men de schippers aanspoort de (ASV) petitie te tekenen of het zwartboek in te vullen. Ik kan de markttransparantie noemen die de heer Kortenhorst zou “regelen” bij zijn aantreden maar waarbij BLN uiteindelijk niet met schippers over Agora wil praten en via een aantoonbaar onjuiste uitvlucht (“we wisten niet dat het een verplicht systeem werd”) een werkelijke stellingname ontwijkt. We kunnen het hebben over de CCR regelgeving ROSR waar Hester Duursema, directeur van BLN, al jaren geleden ook tegen zou ageren, maar waarvan we nog geen enkele vraag hebben mogen ontdekken bij de overleggen in de Tweede Kamer.

Kortom:
Of het nu goede bedoelingen zijn of niet, er wordt te weinig geluisterd naar de schipper en te veel gehandeld vanuit een betweterig gevoel voor wat goed voor “ons” is. Allemaal al erg genoeg, maar om, nu iedereen over dit bord valt, net te doen alsof Schuttevaer en ASV “samen optrekken” dat is de waarheid geweld aandoen. De ASV distantieert zich dan ook van de uitspraken van Marleen Buitendijk hierover.

Sunniva Fluitsma
ASV

Krijgen we dit ook bij onbemand varen, als niemand bij harde wind de luiken dichtschuift?

Foto: Hendrik Bijnsdorp

Foto: Corrie Last

Bediencentrale in Heerhugowaard

Dinsdag 16 mei jl. hebben David Twigt en Sunniva Fluitsma namens de ASV deelgenomen aan een informatiebijeenkomst in Heerhugowaard. Wij - en andere gebruikers en belanghebbenden van vaarwegen – werden geïnformeerd over de stand van zaken rondom de ontwikkelingen van de bediencentrale in Heerhugowaard. Dit moet de centrale bediening gaan vormen voor (bijna) alle kunstwerken in Noord-Holland. De bouw van de centrale is inmiddels gestart.

Het welkom en informatie over het project en de planning door Dilshad Jabar, programmamanager Provincie Noord-Holland, bestond er vooral uit te vertellen dat dit centrale bedieningssysteem vooral de bedoeling heeft het er voor de vaarweggebruikers beter op te maken: sneller en efficiënter etc.,

Op de kritische opmerkingen van de ASV over veiligheid en stremmingen door mist (zoals bij andere complexen het geval is) vertelde men ons dat dit bij de bestaande projecten allemaal bekeken was en dat dit in Noord-Holland geen probleem zou vormen. Wel benadrukte men keer op keer dat de veiligheid van groot belang was (en er dus protocollen zijn waardoor het wel eens minder snel zou kunnen verlopen als men zou willen) en dat er vooral ingezet wordt op 24-uurs bediening. De aanwezigen namens de vereniging BLN Schuttevaer spraken hun tevredenheid uit over hun verwachtingen wat betreft de bediening van bruggen en sluizen in de toekomst met deze centrale. Er moet dan 24 uurs bediening komen maar als we vragen of dan ook de spertijden aangepast worden of zullen gaan vervallen, blijft men het antwoord schuldig.

Het was wel duidelijk dat de programmamanager onaangenaam verrast was door de reacties vanuit de ASV die toch vooral wees op de ervaringen van de laatste jaren met centrale bediening op afstand van kunstwerken, die vaak niet bepaald positief uitpakken. De boodschap aan de ASV door de projectmanager was dat de ASV (als we willen meepraten) maar net als de Schuttevaer 2 keer per jaar langs moet komen om zaken te bespreken. (tja denken wij dan, en dat dan bij al die provincies, plus de gemeentes waar iets mee is; dan hebben we het alleen nog maar over bruggen, sluizen, ligplaatsen en spertijden en komen we aan onze eigenlijke doelstellingen helemaal niet meer toe. Maar dat gingen we maar niet uitleggen)

Vervolgens werd er zeker een uur besteed aan de schoonheid en stoerheid van het gebouw, de kleuren van de bekleding, de bloemetjes die gezaaid worden buiten de inrichting van het gebouw met een relaxkamer voor de brug- en sluiswachters, waar de wc's zijn, hoe de auto's op het terrein moeten rijden etc.
Volgens ons (David en Sunniva) hadden ze dat moeten presenteren aan degenen die er moeten werken en dus niet aan ons.

Wij hebben de aanwezigen er wel op gewezen dat die 22 miljoen voor die centrale bediening wel slecht besteed is omdat binnen 10 jaar een groot deel van de vaarwegen in ieder geval niet meer door vrachtschepen bevaren zullen worden omdat die er niet meer zijn, gezien de CCR regelgeving. Wij stelden toen dat het dan wel verstandig zou zijn vanuit de provincie gezien dat men aandringt op het uitvoeren van de motie die zorgt dat kleinere schepen niet aan die eisen hoeven te voldoen. Daar moesten we dan maar met de politiek over praten vond de gespreksleider die zich afvroeg waarom we nooit bij het betreffende Statenlid in Noord-Holland zijn geweest die erover gaat….

Toen Sunniva vertelde dat we in het verleden hier Godhar Massom (PvdA) over hadden benaderd en er verder geen enkele reactie kwam van Noord Holland kwam er geen antwoord meer.

Vervolgens kwam vanuit een van de aanwezigen van de Schuttevaer daarop de reactie dat men in België al een oplossing heeft voor het verdwijnen van de kleinere schepen (van je collega's moet je het hebben), we nemen maar aan dat daarmee de bakjes van Weyts bedoeld worden.
Conclusie: De trein van centrale bediening dendert door en aan ons de boodschap dat we niet zo negatief moeten doen.

David en Sunniva

Reactie hierop van een van onze denktankleden:

Een kleine aanvulling; dat dit bij dit soort instanties geen incidentele gevallen zijn, maar structureel beleid, waaruit steeds weer die minachting blijkt, met betuttelende verwijzingen naar de politiek of de verantwoordelijke ambtenaar, die we er dan maar op hadden moeten aanspreken. Dat we dat continu doen, maar dat die doof en blind zijn voor ons commentaar met een structurele ernstige vorm van geheugenverlies, en dat het daarna stil wordt.

Geen Ligplaatsen in grindgat van Itteren / Bunde

Betreft de melding

Nu de laatste baggermolen binnenkort het grindgat van Itteren / Bunde gaat verlaten, rijst mij de vraag: Wat gaat er met deze mooie situatie gebeuren?
Ik zou zeggen dat het perspectief geeft om daar overnachting / wachtplaats voor schepen Beatrixhaven / bij stremming van keerschuif Limmel van te maken ofwel te behouden.
Hopelijk gaan jullie hier een verstandig besluit in nemen daar er al veel tekorten aan fatsoenlijke ligplaatsen zijn.

Reactie Rijkswaterstaat

De tijdelijke haven van Itteren gaat tussen eind 2017 en eind 2018 gevuld worden met grond. Dit gebied heeft de bestemming natuur en gaat onderdeel worden van het Rivierpark Maasvallei. De haven blijft dus niet behouden en dat wordt ook niet overwogen.

De strook langs het Julianakanaal wordt onderdeel van het passeervak zuid. Het passeervak is een verbreding van het kanaal van ongeveer 1 km lengte tussen de Geulduiker en de brug bij Voulwames. Schepen kunnen elkaar hier tegemoet komen en passeren. Bij Geulle komt nog een tweede passeervak.

Rijkswaterstaat heeft vorig jaar onderzocht of er voldoende ligplaatsen voor de scheepvaart zijn. Er blijkt in deze omgeving voldoende ligplaatsen beschikbaar te zijn, van voldoende kwaliteit.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Landelijke Informatielijn Rijkswaterstaat

Privacy en AIS in de Binnenvaart

In opdracht van het ministerie Infrastructuur en Milieu heeft de organisatie Considerati een rapport geschreven betreffende Privacy en AIS in de binnenvaart. Daarin kunt u het volgende lezen:

Het directoraat-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna DGB van het ministerie van I&M) heeft vernomen dat er signalen zijn dat binnenvaartschippers privacy-zorgen hebben ten aanzien van het gebruik van de signalen die worden uitgezonden door het Automatische Identificatie Systeem (AIS) dat door binnenvaartschepen moet worden uitgezonden. Daarom heeft het DGB van het ministerie van I&M aan Considerati gevraagd een onderzoek te doen naar het gebruik van de AIS-informatie en naar de mogelijke schendingen van de privacy als gevolg van dit gebruik, zowel door vaarwegbeheerders als door ander partijen.

Op onderstaande site vindt u het betreffende rapport :
file:///C:/Users/Gebruiker/Downloads/privacy-en-ais-in-de-binnenvaart.pdf

Wat staat er in het rapport?

Het DGB van het ministerie van I&M wil allereerst weten in hoeverre er sprake is van schending van de privacy indien deze gegevens worden doorgegeven en bijvoorbeeld gepubliceerd worden op internet? Daarnaast wil het DGB van het ministerie van I&M weten in hoeverre deze gegevens door de vaarwegbeheerders (en wellicht anderen) nog voor andere niet in de wet gespecificeerde doelen worden gebruikt. In hoeverre worden deze gegevens doorgegeven aan derden, voor welke doelen en met welke grondslag? En is daarbij voldoende gewaarborgd dat de gegevens niet voor andere doelen worden gebruikt?

Een van de opvallende zaken uit het rapport is het hoofdstuk Toezicht en Handhaving. Daarin lezen we:

Zoals in eerdere paragrafen is uitgewerkt, zal moeten worden bepaald of handhaving door publieke organisaties zoals RWS, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de lokale vaarwegbeheerders en de politie binnen het oorspronkelijke doel waarvoor de AIS-gegevens zijn verzameld valt, namelijk verkeersmanagement. Wanneer dit niet het geval is, zal moeten worden bepaald of er sprake is van een verenigbaar doel is en zo ja, op basis van welke grondslag de verwerking mag geschieden.

In het eerder genoemde en verlopen convenant met betrekking tot de levering van AIS-gegevens door de walinfrastructuren aan het operationeel systeem was bepaald dat AIS-gegevens niet ook voor handhavingsdoeleinden mogen worden gebruikt. Op dit moment lijken alle partijen ook te beamen dat de gegevens hier (nog) niet voor worden gebruikt, maar omdat het convenant verlopen is en geen nieuw convenant bestaat, is het de vraag hoe lang dit nog de situatie zal zijn.
Mocht het gebeuren dat AIS-gegevens ook voor toezicht- en handhavingsdoeleinden gebruikt mogen worden, is het wel zaak dat helder uit de grondslag blijkt dat dit inderdaad mag, bijvoorbeeld door een aanpassing van de wetgeving.

Tenslotte worden er aanbevelingen gedaan:

Aanbevelingen Technisch

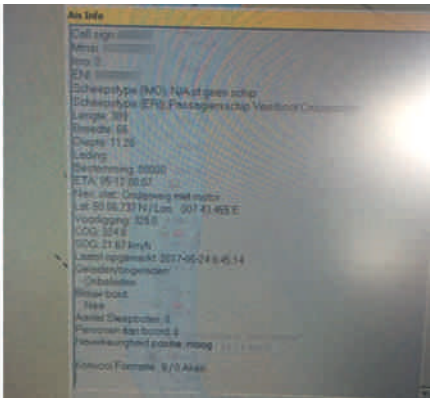
- Heroverweeg mogelijke andere systemen voor het verzenden en ontvangen van de relevante informatie tussen schepen onderling en tussen schepen en walinfrastructuur om de privacy van binnenvaartschippers te waarborgen. Hierbij moeten de voortschrijdende technische mogelijkheden worden meegenomen;
- Verwijder gegevens als deze niet meer noodzakelijk zijn voor het specifieke doel. Stel dus duidelijke bewaartermijnen vast en zorg dat deze worden nageleefd;
- Anonimiseer gegevens zoveel mogelijk, zodat wordt voldaan aan het principe van dataminimalisatie;
- Implementeer bij alle toepassingen van AIS-gegevens het principe van Privacy by Design.
- Beperk zoveel mogelijk de hoeveelheid (persoons)gegevens die door middel van AIS moeten worden uitgezonden. Organisatorisch
- Leg helder de verantwoordelijkheid binnen de verkeersmanagement, vaarwegbeheerder en vaarwegmanagement vast ten aanzien van het verwerken van persoonsgegevens. Dit speelt met name bij RWS;
- Leg duidelijk vast wat wordt verstaan onder het doel ‘vaarwegbeheer’ en ‘vaarwegmanagement’;
- Bepaal voor elke verwerking van AIS-gegevens voor welk doel dit wordt gedaan en met welke grondslag;
- Indien de verwerking voor een ander doel is, bepaal dan of het voor een verenigbaar doel is;
- Stel een procedure op ten aanzien van de toelaatbaarheid van verstrekking van AIS-gegevens aan derde partijen.

Aanbevelingen Handhaving :

- Treed in gesprek met de aanbieders van websites en apps die AIS-gegevens publiceren en laat hen aantonen op welke wettelijke basis zij de verwerking baseren;
- Indien dit op basis van het gerechtvaardigde belang is, laat ze dan hun gerechtvaardigd belang aantonen, inclusief de belangenafweging die is gemaakt;
- Kijk of het mogelijk is om (een subset van) de AIS-gegevens van binnenvaartschippers uit de getoonde dataset te halen. Denk hierbij onder andere aan contactgegevens, maar mogelijk ook aan de real-time locatie van het schip;
- Indien de derde partijen weigeren gehoor te geven aan verzoeken om privacybeschermende maatregelen te nemen, overweeg dan (gezamenlijke) handhaving met de Autoriteit Persoonsgegevens en/of het Agentschap Telecom.

Foto van een foutmelding AIS van een rijncruisepassagier vaart een afvaart in de verkeersregeling gebergte, gelukkig kan je als schipper alles visueel bekijken zodat er geen misverstanden ontstaan.

Foto’s: Doortje Grooten



Helmond

beperking bedieningstijden kunstwerken t.b.v. de binnenvaart (sluis 8 en 9 en brug in de Churcilllaan)

Aan Gemeente Helmond
Postbus 950,
5700 AZ Helmond

t.a.v commissie Omgeving
t.a.v. commissie bestuur en economie
t.a.v. de heer de Vries wethouder verkeer en vervoer
t.a.v. de heer Smeulders wethouder duurzaamheid, inclusief milieu en energie
t.a.v. de heer van Bree, wethouder Economische Zaken

Rotterdam, 12 april 2017

Betreft: Zienswijze voornemen gemeente Helmond tot beperking bedieningstijden kunstwerken t.b.v. de binnenvaart (sluis 8 en 9 en brug in de Churcilllaan)

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij, als schippersorganisatie, u wijzen op het volgende:

Een van onze leden heeft ons op de hoogte gesteld van een (voor de binnenvaart negatief) voornemen tot wijziging van de bedieningstijden kunstwerken ten behoeve van de binnenvaart, te weten sluis 8 en 9 inclusief de brug in de Churchilllaan te Helmond.

De zienswijze gaat specifiek over het voornemen tot gewijzigde bediening van de genoemde sluizen en brug, maar daarnaast over de houding van de gemeente Helmond waaruit blijkt dat men vervoer over water benadeelt ten opzichte van vervoer over de weg.

Voornemen: Bedieningstijden voor binnenvaart worden sterk ingekrompen
De wijzigingsvoorstellen naar aanleiding waarvan wij deze brief schrijven houden in dat de bedieningstijden sterk worden ingekrompen.

In de huidige situatie zijn de bedieningstijden als volgt:
Maandag t/m vrijdag van 06.00 uur tot 22.00 uur
Zaterdag van 06.00 uur tot 14.00 uur

Het voornemen lijkt te zijn dat de bedieningstijden worden gewijzigd in:
Maandag t/m donderdag van 06.00 uur tot 18.00 uur (4 uur minder op een dag)
Vrijdag van 06.00 uur tot 20.00 uur (2 uur minder)
Zaterdag geen bediening meer (8 uur minder)

In totaal levert dat een beperking van vaarmogelijkheden van minimaal 26 uur per week op. Minimaal, schrijven wij want de schepen zullen zich, zeker in het weekend, ophopen en daarmee zal de wachttijd nog in ernstige mate toenemen.

Uitvoering voornemen gemeente Helmond veroorzaakt gevaarlijke situatie
Daarbij komt dat de mogelijke ligplaats voor de sluis 9 richting Helmond sinds een aantal jaren niet meer te gebruiken is voor vrachtschepen. De hele lengte is namelijk bestemd voor plezierjachten op een klein stukje na waar praktisch geen enkel vrachtschip kan liggen gezien de afmeting daarvan (en het feit dat er een ondiepte is vlak bij de sluis).
Het effect van uw handelen zal zijn dat u niet alleen de binnenvaartsector sterk benadeelt maar bovendien gevaarlijke situaties schept. De pleziervaart ziet de bordjes “ligplaats pleziervaart” en gaan dus op die plekken liggen waarna de beroepsvaart geen kant meer op kan. Wij voelen ons gedwongen hierbij aan te geven dat wij de gemeente verantwoordelijk houden voor ongevallen die eventueel daardoor zullen ontstaan.

Verkeerde keuze
Naast dit alles willen wij de gemeente wijzen op het feit dat dit een bezuiniging is op de vervoersmogelijkheden van de binnenvaart terwijl aantoonbaar uitgaven zijn gedaan aan een sluis (sluis 7) die nooit meer gebruikt wordt. Wat de ASV betreft is dit een duidelijk voorbeeld van het maken van de verkeerde keuzes.

Bedrijfstak benadeeld
Vervoer over water is wellicht niet de snelste manier om te vervoeren maar wordt door de opdrachtgevers wel altijd als bijzonder betrouwbaar gezien. Dat betekent dat men kan rekenen op aankomsttijd zoals de schipper dat voorziet. Met deze maatregel zal de betrouwbaarheid afnemen (hoeveel schepen liggen er te wachten voordat je aankomt bij de sluis? Hoe kun je met enige zekerheid voorspellen wanneer je op je losplaats zult zijn?). De bedrijven die hun goederen via vervoer over water afnemen worden ook sterk benadeeld. Zij hebben nu al vaak een strakke planning maar zullen hierdoor vaker tegenkomen dat een schip waarop gerekend wordt er nog niet is. Daarmee straft de gemeente Helmond bedrijven die gebruik maken van de minst milieubelastende vervoersmiddelen

Oneerlijke concurrentie
Ook is er sprake van oneerlijke concurrentie ten opzichte van vervoer over de weg. Want het feit dat de schippers zo beperkt worden in hun vaartijd maakt dat het schip in verhouding per vaaruur duurder zou worden. De klant die de goederen afneemt zal die extra kosten niet willen betalen. Een optie is dan dat de klant kiest voor vervoer over de weg. Wij mogen toch aannemen dat de gemeente Helmond daar niet op uit is.

Waarschijnlijk zal de schipper gedwongen het verlies nemen in een periode dat de binnenvaart al in zwaar weer verkeert. Op dit moment verdwijnen al veel schepen van de afmetingen die in Helmond kunnen komen. Al die verdwenen schepen worden vervangen door vrachtwagens. Daar speelt dit beleid een grote rol in. De ASV vindt het onverteerbaar dat een gemeente de inkomenspositie en de kansen op voortbestaan van de binnenvaartsector op deze wijze negatief beïnvloedt.

Wij kunnen ons werkelijk niet voorstellen dat de gemeente Helmond willens en wetens deze bedrijfstak zo wil benadelen. Daarom vragen wij u, voordat het besluit definitief is, u te bezinnen op deze vergaande keuze.

Voornemen tot besluit herzien
Wij vragen u namens het beroepsgoederenvervoer over water om dit voornemen tot besluit te herzien. De tijden zijn veranderd, de visies over milieu, veiligheid en congestie ook. Daar zou ook de gemeente Helmond voor open moeten staan, lijkt ons. Zeker indachtig het Europese Witboek Vervoer waarbij Europa streeft naar een verschuiving van transport over de weg naar transport over water (20% in 2020, 50% in 2050) Het is toch een vreemde zaak dat steeds meer drempels worden opgeworpen voor schepen terwijl het de bedoeling heet te zijn dat er juist meer gebruik gemaakt zou worden van transport over water.

Wie is de ASV?
De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen maar allen maken regelmatig gebruik van de Brabantse vaarwegen waarbij Helmond een belangrijke losplaats is. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie Infrastructuur en Milieu zoals thema-overleggen gericht op de binnenvaart .

Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig)

de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Binnenvaartbeleid Helmond
Los van dit specifieke voorval willen wij ook uw aandacht vragen voor het feit dat u als gemeente kennelijk geen beleid heeft in de vervoerssector gericht op stimulering van de binnenvaart. De vervoerstak die juist door haar aanwezigheid kan zorgen voor minder files en een schonere omgeving wordt door uw gemeente genegeerd. Ondertussen neemt de gemeente vele uren van de mogelijke vaartijd van de binnenvaartschepen af, kennelijk niet realiserend dat als u het equivalent van deze schepen op de weg in de vorm van vrachtwagens zou aantreffen het fileleed helemaal niet meer te overzien zou zijn.
Maar in plaats van deze noodzakelijke vervoerstak te koesteren maakt de gemeente Helmond het de schippers extra en onnodig moeilijk
Wij pleiten er daarom voor dat u uw strategie daaromtrent gaat herzien.

De vaarweg als uitweg
Ter informatie stuur ik u hierbij het pamflet dat wij aan de Tweede Kamerleden hebben gestuurd in verband met de verkiezingen. U zult begrijpen dat de tekst “de vaarweg als uitweg” slaat op het feit dat de mogelijkheden van vervoer over water nog te vaak niet gezien worden, we merken op dat bij de beleidsmakers de binnenvaart niet langer in het hart en hoofd aanwezig is. Dat leidt tot een voortdurende stroom van extra belemmeringen voor de binnenvaartsector. Daar spreken we ook u als gemeente op aan.

Tot zover onze informatie. Wij zouden graag als vertegenwoordigende partij voor de binnenvaart op korte termijn hierop een reactie vanuit de gemeente Helmond ontvangen.

Mocht u hierover nader informatie willen ontvangen dan verstrekken wij die uiteraard graag. Ook vragen of opmerkingen zijn van harte welkom.

Ik hoop u hiermee vooralsnog voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

In afwachting van uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91

Foto’s: Sunniva Fluitsma

Cel Binnenvaartinspectie wordt Binnenvaartcommissie en verbetert dienstverlening

PERSBERICHT

28/03/2017

Om haar dienstverlening aan de scheepvaartsector in verband met certificatie en metingen te verbeteren, voert Waterwegen en Zeekanaal NV de komende maanden een hervorming door van de cel Binnenvaartinspectie, die voortaan Binnenvaartcommissie zal gaan heten. Grootste prioriteit is het inkorten van de doorlooptijden en wegwerken van achterstanden bij de behandeling van aanvragen voor certificaten en metingen.

De bevoegdheid van de cel Binnenvaartinspectie, die verantwoordelijk is voor het certificeren en meten van vaartuigen in de binnenvaartsector, werd bij de zesde staatshervorming overgeheveld van de federale overheid naar de gewesten, voor Vlaanderen met name naar Waterwegen en Zeekanaal NV. W&Z wil de werking van de dienst, die voortaan door het leven zal gaan als de Binnenvaartcommissie (BVC), verder optimaliseren door de uitwerking van een nieuw dienstverleningsmodel.

De BVC blijft hierbij de bevoegde autoriteit voor het certificeren en meten van binnenvaartuigen en registratie van hun bemanning. Zij zal het onderzoek voor de certificatie en meting uitbesteden aan zowel classificatiemaatschappijen als erkend deskundigen. Om de kwaliteit van deze externe partners te garanderen, zal zij regelmatig audits verrichten op de uitgevoerde onderzoeken. Daarnaast zal de BVC ook verantwoordelijk zijn voor het aanduiden en erkennen van deskundigen. Het binnenvaartloket zal nog steeds verantwoordelijk zijn voor de afgifte van bemanningsdocumenten en het wijzigen en dupliceren van scheeps- en bemanningsdocumenten en de adviesverlening hierover.

Overgangsperiode

De komende maanden gelden als overgangsperiode waarin enkele tussentijdse wijzigingen worden doorgevoerd. De BVC blijft in deze periode wel de onderzoeken i.v.m. certificatie en scheepsmeting uitvoeren. Daarnaast kan men indien gewenst echter ook al terecht bij de classificatiemaatschappijen voor het uitvoeren van onderzoeken rond certificatie onder artikel 2.12 van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).

Om de overgangsperiode efficiënt te laten verlopen en de wachttijden zo kort mogelijk te houden, zal binnen de BVC op korte termijn het team versterkt worden door aanwervingenvan 2 extra scheepsauditors en administratieve ondersteuning. Daarnaast wordt ook een nieuw IT-portaal voor het aanvragen van onderzoeken rond certificatie en scheepsmetingen beschikbaar gemaakt.
Het nieuwe dienstverleningsmodel zal intussen verder worden uitgewerkt binnen het kader van De Vlaamse Waterweg nv (de fusievennootschap van Waterwegen en Zeekanaal NV en de NV De Scheepvaart) en dit in overleg met alle betrokken partijen (de sector, externe deskundigen, classificatiemaatschappijen en zo verder). Tegen uiterlijk 1 januari 2018,wanneer Waterwegen en Zeekanaal NV zal opgaan in De Vlaamse Waterweg nv, moet de volledige hervorming een feit zijn.

Meer details over de geplande hervorming en tussentijdse overgangsmaatregelen zijn raadpleegbaar op http://nts.flaris.be.

Meer informatie

Voor verdere vragen omtrent de overgangsperiode kan u terecht bij de Commissie voor Onderzoek via Binnenvaartinspectie@WenZ.beof op het telefoonnummer van BVC: +32 3 860 68 41 of het binnenvaartloket: +32 3 546 06 83

Diverse toezeggingen van de Minister

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Meer samenhangend beleid (weg, spoor en water) voor de grote vervoersstromen
Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 142) van de leden Jacobi en Belhaj over dit onderwerp kan ik u melden dat er wordt gewerkt aan een integrale goederenvervoer-visie. Naar verwachting wordt de visie deze zomer afgerond en aan uw Kamer gezonden.

Stimulering vergroening en risicodragende innovaties op het gebied van duurzaamheid
In mijn brief van 23 september 2016 heb ik aangegeven in te zetten op een Europees «kredietgarantie-instrument» ter stimulering van financiering van groene investeringen in de scheepvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 124). In Tweede Kamer, vergaderjaar 2016–2017, 31 409, nr. 156 2 dit kader ben ik verheugd u te kunnen melden dat 21 april jl. de European Investment Bank (EIB) en de ABN AMRO het instrument in gebruik genomen hebben. Dit «kredietgarantie-instrument» moet leiden tot een betere beschikbaarheid van financiering tegen aantrekkelijke voorwaarden (zoals een lager rentetarief) en valt onder het Europese Fonds voor Strategische Investeringen (EFSI). Het gebruik ervan kan gecombineerd worden met Europese subsidieprogramma's als de «Connecting Europe Facility» (CEF). Met deze regelingen kan de Nederlandse en Europese maritieme industrie een internationale voorsprong verkrijgen bij het investeren in vergroening en duurzame innovaties. Het is nu aan de sector om hier gebruik van te maken.

Bijstellen van toezicht- en inspectietarieven
Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 31 409, nr. 144) van de leden de Boer en Jacobi over dit onderwerp kan ik u melden dat deze motie in lijn is met een eerdere toezegging van de Staatssecretaris van EZ (Kamerstuk 33 835, nr. 48) om een reactie te geven op de voorlichting door de Raad van State over de doorberekening van kosten door het Ministerie van Economische Zaken aan het bedrijfsleven, in het bijzonder ten aanzien van de huidige wijze van doorberekening van handhavings-, toezichts- en keuringskosten door de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) (Kamerstuk 33 835, nr. 46). De motie wordt door de Staatssecretaris van EZ bij die reactie betrokken. Dit onderwerp is overigens door uw Kamer controversieel verklaard (Kamerstuk 34 707, nr. 13).

Inventarisatie waar de aanleg van kademuren het vervoer van goederen via de binnenvaart mogelijk zou kunnen maken,
en het hiervoor beschikbaar stellen van middelen uit Beter Benutten Naar aanleiding van de motie (Kamerstuk 34 550 A, nr. 31) van de leden De Boer, Jacobi en Smaling over dit onderwerp kan ik u het volgende melden: Naast de motie Jacobi/ Belhaj met betrekking tot samenhangend beleid voor de grote vervoersstromen (Kamerstuk 31 409, nr. 142, zie daarvoor elders in deze brief), die in algemene zin is verwerkt in het eindrapport van het MIRT onderzoek Goederencorridors Oost en Zuidoost, is de motie De Boer (Kamerstuk 34 550 A, nr. 50) in het kader van een brede inventarisatie van mogelijke specifieke acties in dit onderzoek opgenomen, en conform eerdere toezegging zal dit eindrapport deze zomer richting uw Kamer worden verzonden. Dit rapport bevat echter géén actieprogramma met een daarbij behorende governance en financiele inzet. Over het vervolg van het MIRT onderzoek (welke acties in het programma worden opgepakt, de prioritering van acties en de betrokken partijen) moeten de overheden, private partijen en kennisinstellingen nog nadere afspraken maken. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het nader op te stellen programma, onder voorwaarde van wederkerigheid.

Maritieme werkconferentie door de ogen van de Minister

Op het AO (Algemeen Overleg) van 6 juni is ook een verslag van de Maritieme Werkconferentie aan de orde:

Dit schrijft de Minister over de maritieme werkconferentie.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal Den Haag, 27 februari 2017

Graag informeer ik u via deze brief over de maritieme werkconferentie, de evaluatie van het inzamelingssysteem voor het scheepsafval van de binnenvaart en een drietal onderzoeken1 . Maritieme werkconferentie Op 1 februari 2017 heeft IenM samen met Nederland Maritieme Land (NML) een druk bezochte maritieme werkconferentie georganiseerd (circa 180 deelnemers). Uitgenodigd waren vertegenwoordigers uit de maritieme sector en bij de Maritieme Strategie betrokken departementen. Het doel van de werkconferentie was om de prioriteiten van de maritieme strategie te actualiseren. Binnen de centrale thema's van de maritieme strategie: Human Capital, Innovatie, Handel, Bereikbaarheid en Veiligheid/ Milieu werden tal van onderwerpen besproken. In de komende maanden zullen de resultaten van de werkconferentie worden vertaald in concrete acties voor een maritiem werkprogramma voor de komende twee tot drie jaar. Op deze wijze is IenM intensief in gesprek met de betrokken partijen, luistert goed, maar vraagt ook van de sector zelf initiatief. Vanuit een gezamenlijke analyse van de situatie en de trends komen we tot een gezamenlijk gedragen werkprogramma. Dit werkprogramma moet in het najaar gereed zijn.

ASV: hoe anders hebben de aanwezigen namens de ASV dit ervaren. Zie http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/nieuwsbrief/nieuwsbrief-april-2017/politiek-042017.html#mwc-417

Die prioriteiten zijn in ieder geval niet gezamenlijk opgesteld. We zijn benieuwd naar de "concrete acties" die hieruit voort moeten komen.

Foto's: Jessica vd Akker

Foto: Sunniva Fluitsma

Huisvuilproblematiek door de ogen van de Minister

Op het AO (Algemeen Overleg) van 6 juni is ook terugmelding van de evaluatie inzamelingssysteem overige scheepsafval aan de orde

De Minister schrijft:
In juni 2016 heb ik aan uw Kamer toegezegd het rapport over de evaluatie van het inzamelingssysteem voor overig scheepsbedrijfsafval (waaronder huisvuil) in de binnenvaart met de sector te bespreken en u over de voortgang eind 2016 te informeren. Inmiddels is het overleg met de sector nagenoeg afgerond en kan ik u het volgende melden. In vier vergaderingen is gesproken met vertegenwoordigers van de sector over de in het rapport genoemde mogelijkheden ter verbetering van het huidige landelijk inzamelsysteem bestaande uit het huidige abonnementensysteem voor de inzameling van overig scheepsbedrijfsafval langs de vaarwegen en de inzameling in havens en gemeenten. Ook alternatieve mogelijkheden op gebied van betaling of praktische uitvoering waarmee een efficiënte inzameling zou kunnen worden bereikt zijn besproken. De conclusie uit dit overleg, die wordt gedeeld door de vertegenwoordigers van de sector, is dat geen van de besproken ideeën aantrekkelijk is tegen een kostendekkend tarief. NB: Het aantal abonnementen stijgt nog steeds licht en momenteel zijn het er circa 550. Daarmee is het systeem ruim kostendekkend en kon per 1 januari jl. een tariefverlaging van 10% worden doorgevoerd. De abonnementhouders zijn van deze verlaging op de hoogte gesteld.

Tot zover de Minister:
En hoe hebben wij het ervaren?

Op 1 oktober in de najaarsvergadering werd besloten, nadat de ASV een oriënterend gesprek met het ministerie hadden gehad namens de ASV, dat de ASV weer bij het huisvuiloverleg zou aanschuiven. Alle ideeën waren mogelijk om op tafel te leggen volgens het ministerie. De ASV vond en vindt nog steeds dat het volgens CDNI-verdrag de huisafvalafgifte gratis behoort te zijn, maar wij zijn bereid mee te denken over een oplossing die voor heel de binnenvaart goed is en ook zodat de internationale schipper hier zijn vuil kan afgeven. Tijdens het gesprek hebben wij dit ook medegedeeld en ook de knelpunten benoemd waar wij van vonden dat deze een groot obstakel zijn voor de schipper om weer vertrouwen te krijgen in een oplossing maar ook om draagvlak te krijgen, anders heeft het geen zin. Dat was dus het dure abonnement van tafel en het SAB ertussenuit. (Dit laatste deed een beetje pijn maar ja we wilden toch allemaal naar een oplossing toe met draagvlak nietwaar en dan moet je ook de pijnpunten durven te benoemen).

Er is o.a. vanuit de ASV een voorstel gekomen om per zak te betalen maar wel zo dat het acceptabel is en voor iedereen toegankelijk. Bovendien vinden wij dat we veel meer de mogelijkheid moeten hebben om afval gescheiden in te leveren. En niet omdat we dat volgens een RWS medewerkster nog moesten leren.

In dat zelfde overleg beloofde het ministerie dat zij de bij de havens eens gingen inventariseren of die de zaken wel op orde hadden, want volgens het CDNI-verdrag behoorden zij deze faciliteit aan te bieden (ja dan wel het CDNI verdrag gebruiken).
Op de valreep van het overleg werd er medegedeeld dat er geen zaken naar buiten mochten waarop wij gelijk hebben aangegeven dat wij de achterban inlichten, dat is gebruikelijk bij de ASV. (Dit had men ook behoren te weten als je goed voorbereid gesprekken aangaat). Dat mocht toen wel, maar er mochten geen namen en cijfers genoemd worden, tja.

Nadat onze voorzitster Sunniva opgebeld werd door een krant gespecialiseerd in afvalberichtgeving heeft zij een oppervlakkig interview gegeven, immers wij zijn transparant en nu zeggen “sorry we zeggen niks” past niet bij de ASV.

IK WIL HIER NOGMAALS BENADRUKKEN DAT NIET DE ASV DE PERS HEEFT OPGEZOCHT ZOALS HET MINISTERIE BEWEERT, MAAR ZIJ ONS HEBBEN BENADERD.

Daarop volgde een telefoongesprek vanuit het ministerie waarbij de nodige gal gespuwd werd zonder het stuk eerst gelezen te hebben! Dat is op zich al vreemd. Daarna deelde het ministerie ons mede per mail, niet eens direct aan ons gericht, dat als de ASV zich niet aan de afspraak wilde conformeren die dus eenzijdig was opgelegd, wij geen deel meer konden nemen aan het overleg. Wij hebben een mail gestuurd waar nooit een antwoord is opgegeven. Kort samengevat wilde men de ASV monddood aan tafel, anders waren we niet meer welkom. De ASV laat zich niet monddood maken dus het resultaat was einde huisvuiloverleg. Gezien het resultaat nu een gemiste kans zou ik zeggen, want we hadden al wat ideeën uitgewerkt en informatie ingewonnen voor eventuele andere opties.

Wie schetst onze verbazing dat een paar weken terug het ministerie zelf uit de school klapt in de krant, terwijl er nog gesprekken plaats moesten vinden met de andere partijen zoals die dit vermelden in de krant.
In plaats van je de ogen uit je hoofd te schamen gaat het ministerie dan zeggen er zijn nu 550 abonnementen, waardoor het systeem nu uit kan. Er is niets veranderd, gewoon een 2.0 van het vorige. Al die gesprekken met duur betaalde ambtenaren, tijd en inspanningen van partijen om deel te nemen, rapport Rebel, tja het heeft allemaal wat gekost en het heeft niets opgeleverd. Het hele traject was door het ministerie al lang uitgezet en het voelt alsof de ASV gewoon gebruikt is om een mooi plaatje neer te zetten om zo min mogelijk gezichtsverlies te lijden. Dit ministerie wil helemaal niet samenwerken, alleen dicteren. Wij kunnen alleen maar hopen dat er bij het nieuwe kabinet iemand komt die de binnenvaart wel aanvoelt en begrijpt en daar ook naar handelt.

Vragen aan de Minister en de antwoorden

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Milieu (32 861, nr. 22). waaronder:

Vraag 12
Is de conclusie gerechtvaardigd dat de certificering en het toezicht door de inspectie en klassenbureau's de concurrentiekracht van Nederland verkleinen? Welke maatregelen zijn denkbaar of zouden er moeten worden genomen om de certificering en het toezicht te verbeteren, goedkoper te maken, efficiënter te maken zodanig dat het de concurrentiepositie van Nederland zou verbeteren? Kunt u dezelfde vraag beantwoorden voor de administratieve lasten?

Antwoord Minister:
Het verminderen van de toezichtslast draagt bij aan de concurrentiekracht van reders. In dit verband is van belang dat in de geëvalueerde periode juist met het oog op meer efficiency, toezichts- en certificeringstaken voor Nederlandse koopvaardijvloot vanuit het Rijk zijn overgedragen aan de markt (aan internationaal werkende klassenbureaus). Deze ontwikkeling sluit aan bij internationaal concurrerende scheepvaartregisters. Reders maken zelf afspraken over prijs en planning van inspecties met deze klassenbureaus. Ook de vermindering van administratieve lasten draagt bij aan de concurrentiekracht, daarom worden bij alle nieuwe regelgeving de administratieve lasten zoveel mogelijk beperkt en wordt hier ook herhaaldelijk bij internationale gremia de aandacht voor gevraagd. Ook via andere maatregelen zoals het actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek, wordt getracht de administratieve lasten zo veel mogelijk te beperken.

Vraag 15:
Is de conclusie gerechtvaardigd dat de bezuinigingen op de bediening van vaarwegen en sluizen, voorzieningen bij overnachtingsplaatsen, etc. eraan hebben bijgedragen dat de omzet en toegevoegde waarde van de binnenvaart tussen 2007 en 2014 zijn afgenomen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord Minister:
Ik zie geen relatie tussen deze bezuinigingen en de omzetdaling bij de binnenvaart. Die wordt met name bepaald door de markt voor de binnenvaart. De afname laat zich verklaren door de lage tarieven voor transport over water, als gevolg van overcapaciteit. Ook is de impact van de economische crisis terug te zien in de tabel, zoals ook in het rapport is aangegeven.

Ministerie IenM doet niets tegen koude sanering kleine schepen CCR

In verband met het op de agenda zetten van "Overgangstermijnen bestaande vloot" vindt u hier een geschetste achtergrondsituatie

"schepen van de toekomst"
De wijze waarop op dit moment de overgangsregeling wordt uitgevoerd is gebaseerd op het rapport "schepen van de toekomst" uit 2002. We kunnen in dit rapport lezen dat het de bedoeling was dat er iedere 5 jaar een soortgelijk rapport zou worden gemaakt. Dat is echter nooit gebeurd.
Dat betekent dat er ook niet is geëvalueerd of de zaken zoals aangenomen in dit rapport, en vanwaaruit vergaande consequenties volgen, blijken te kloppen. De ASV denkt dat inmiddels overtuigend bewezen kan worden dat een aantal aannames niet kloppen en dat de CCR (CESNI) daaruit lering moet trekken en beleid moet aanpassen.

In het eindrapport CCR "schepen van de toekomst" uit 2002 lezen we de reden van het met terugwerkende kracht invoeren van de nieuwbouwregels voor bestaande schepen. Met andere woorden: waarom is het zo dat er niet langer moest worden voldaan aan nieuwbouweisen bij om-ver- of nieuwbouw maar werden er jaartallen op de eisen gezet per wanneer men moest voldoen. En wat vinden we nu van die argumentatie?

Traditie goed onderhoud duurzame schepen blijkt niet gewenst:
Op Pagina 23/24/25 van het CCR rapport "schepen van de toekomst" lezen we:
Ondanks een continue vernieuwing van (grote)delen van het schip blijft het geregistreerd onder de datum van de oorspronkelijke kiellegging. De overgangsvoorschriften dragen in hun huidige opzet zo bij tot een zekere conservering van de oudere segmenten van de vloot. Een aanzienlijk deel van de vloot zal aldus buiten het regime van de nieuwe voorschriften blijven of eerst na verloop van tijd daaraan onderworpen zijn.
Tenslotte is de vraag in hoeverre de voortzetting van deze traditie de maatschappelijk gewenste en marktconforme ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart in de weg staat.

ASV: hierbij zien we dat de duurzaamheid van de schepen niet gewenst werd bij de CCR. Argumenten als veiligheid of milieu liggen er duidelijk niet aan ten grondslag. Het is louter een economisch argument, en o.i. inmiddels wel duidelijk achterhaald aangezien aantoonbaar de bestaande kleinere schepen niet worden vervangen door nieuwere kleinere schepen maar door vervoer over de weg.

Bewuste koude sanering
CCR schrijft vervolgens: In een context, waarin zowel de diversiteit van de scheepvaart, als de intensiteit van het verkeer significant groeit, maar de specificiteit van het vakmanschap met betrekking tot de binnenvaart op veel plaatsen afneemt, **lijkt eerder behoefte te bestaan aan strikte, misschien zelfs stringentere normen, dan aan ver doorgevoerde nuanceringen of uitzonderingssituaties.**
ASV: hierbij zien we de voorgenomen uitvoering waarbij de duurzame schepen regels opgelegd krijgen waar men aantoonbaar (Duits rapport van een jaar ervoor) niet aan kan voldoen. Het leidt tot een bewuste koude sanering van bestaande kleinere schepen die niet kunnen worden vervangen door nieuwe kleinere schepen maar door vervoer over de weg.

Misrekening CCR: er komt geen nieuwbouw in het segment kleine schepen:
CCR schrijft: In verband met de concurrentiepositie van de binnenvaart is eerder behoefte aan een stimulering van nieuwbouw, dan aan conservering van de bestaande vloot. Een snelle integratie van nieuwe technologie draagt ertoe bij dat de levenscyclus van de schepen en de uitrusting verkort wordt, waardoor sneller op een gewijzigde vraag uit de markt gereageerd kan worden.

Misrekening 1
ASV: hierbij zien de bewuste actie om het bestaan van bepaalde schepen onmogelijk te maken maar we zien ook de misrekening van de CCR want men had al kunnen weten dat het technisch niet mogelijk

was en economisch niet haalbaar (Duitse rapport 2001) om kleinere schepen nieuw te bouwen volgens bestaande nieuwbouweisen.

Misrekening 2
Schepen kunnen niet sneller op een gewijzigde vraag uit de markt reageren, het is nu wel aangetoond dat die reactie alleen bestaat uit het verdwijnen van een essentieel deel van de vloot en daarmee wordt de belangrijke diversiteit van de binnenvaartvloot aangetast. Het leidt tot een bewuste koude sanering van bestaande kleinere schepen die niet kunnen worden vervangen door nieuwere kleine schepen maar door vervoer over de weg.

Misrekening 3
Die concurrentiepositie is helemaal niet versterkt maar over de hele linie binnenvaartschepen juist aangetast want schepen moeten zoveel investeren dat daarmee oneerlijke concurrentie ontstaat t.o.v. het vervoer over de weg die dat op die manier niet hoeft te doen.

CCR houdt zich niet aan eigen afspraak:
De CCR schrijft: Bij het saneren van de bestaande situatie *ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere.*
Daarom dienen criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen.

Misrekening 4: bepaalde vlootsegmenten worden WEL zwaarder getroffen
ASV: Inmiddels mag het toch wel duidelijk zijn dat bepaalde segmenten van de vloot wel extra zwaar getroffen worden. Kijk naar de diverse moties in de Tweede Kamer die aangenomen zijn en wijzen op de onhaalbaarheid van deze eisen voor de kleinere (in ieder geval tot 1.000 ton/ 86 meter) schepen.
Hierbij zien we alweer de misrekening van de CCR want men wist in 2001 al dat het technisch niet mogelijk was en economisch niet haalbaar (Duitse rapport) om kleinere schepen nieuw te bouwen volgens bestaande nieuwbouweisen.

Evenwichtigheid en proportionaliteit NIET meegewogen
Criteria als evenwichtigheid en proportionaliteit (met betrekking tot de verhouding tussen een grotere veiligheid en vereiste inspanning) blijken NIET mede uitgangspunt te zijn van te treffen maatregelen en hun uitwerkingen. Er zijn nu genoeg jaren overheen gegaan om dit tot iedereen door te laten dringen.

Dat betekent dat de CCR indachtig haar eigen rapport terug zou moeten gaan naar de regelgeving zoals die was: alleen nieuwbouweisen bij om- ver- of nieuwbouw voor het restant van de vloot kleinere schepen, en een werkbare hardheidsclausule voor alle schepen.

NOTA BENE:
De ASV heeft de Nederlandse delegatie ook nog op het volgende gewezen:
Het beleid van de CCR en de gevolgen ervan is in strijd met wat we op blz 9 lezen:
CCR: Het beleid zal gericht moeten zijn op stimulering van onder andere vervoer over water, waarvoor kunnen worden ingezet:
- *Transparante marktverhoudingen en gelijke concurrentievoorwaarden, naast:*
- *Prijsmechanismen voor de sturing van de modal split;*
- *Flankerend beleid gericht op de ontsluiting van de binnenvaart (intermodale knooppunten, wateraansluitingen).*

En op blz 8 van hetzelfde rapport lezen we:
- *de binnenvaart kan op grond van de beschikbare capaciteiten een aanzienlijke bijdrage ter ontlasting van het wegverkeer leveren;*

ASV: inderdaad de binnenvaart zou een aanzienlijke bijdrage ter ontlasting van het wegverkeer kunnen opleveren, maar die kans heeft de CCR de sector en zichzelf ontnomen, want dat lukt natuurlijk niet als als de diversiteit van de vloot aangetast wordt, en wie ziet er nu NIET dat op dit moment al het werk van de verdwijnende kleine schepen overgenomen wordt door vrachtwagens?

En wat doet de Ministerie IenM? En wat doen onze collega-bonden?

Wij hebben bovenstaande in het OTNB (overleg techniek nautiek Binnenvaart) gebracht en daar merken we dat het Ministerie nog steeds dezelfde machteloosheid uitstraalt als we al jaren kennen. “ze willen niet, we kunnen niets”. De ASV werd ook nu weer nauwelijks gesteund door anderen waarbij BLN zelfs opmerkte dat jonge ondernemers toch geen klein schip willen (ergo; er is helemaal geen probleem??).

We vragen om een aangepaste hardheidsclausule die de zaken wat werkbaarder zouden kunnen maken, maar we krijgen het balletje weer teruggespeeld: als de schippers nu maar veel hardheidsclausules aanvragen dan zal men vast wel na gaan denken en iets aanpassen?

Dat zou toch vreemd zijn.
Niet willen luisteren naar
- Een oproep vanuit de ASV in Straatsburg zelf om dit beleid te herzien, waarna men zei “dit kan de bedoeling niet zijn” , maar waarna er vervolgens niets gebeurde
- een ingediende petitie met meer dan 1.000 handtekeningen.
- Een hoorzitting in Nederland in de Tweede Kamer waarna de Nederlandse politici vonden dat dit zo niet kon
- Diverse aangenomen Kamermoties die de Minister opdracht geven het kleine schip te vrijwaren van dit soort onmogelijke regelgeving
- Een ontvangstcomité in Rotterdam n.a.v. het 200 jarig bestaan van de CCR waar schippers duidelijk maakten dat wij dit beleid onaanvaardbaar vinden
- Stukken in diverse regionale en zelfs landelijke kranten hierover waar de gevolgen van het CCR beleid aan de orde gesteld werden
- Radio en televisieprogramma’s waarin duidelijk werd wat de gevolgen van dit beleid voor de aantasting van de diversiteit van de vloot zouden zijn
- 800 schippers die gebruik gemaakt hebben van de crisishardheidsclausule, en binnenkort voor de volgende keuring naast die eisen nog aan een hele trits nieuwe eisen moeten voldoen
- Vele, vele schepen die inmiddels gesloopt zijn of uit de actieve vaart gehaald zijn (maar waarvan Nederland geen statistieken bijhoudt, waarom eigenlijk niet?)
- Wegen die dichtslibben
- Cijfers die aangeven dat de binnenvaart marktaandeel verliest aan vervoer over de weg

Dat zou allemaal niet helpen, maar dan zou men wel opeens willen luisteren als wij allemaal van (onmogelijke) hardheidsclausules gebruikmaken, waarvan we weten dat ILT daarvan enkele jaren gewoon in de la heeft laten liggen?

Oog hebben voor situatie kleinste schepen?
Wij weten: dit is gewoon bezigheidstherapie. De Nederlandse delegatie WIL niets doen en zegt dat eigenlijk zelf. Laat die schippers maar weer met iets bezig zijn dan houden we ze stil tot het laatste kleine schip gesloopt is.

Want wat was de reactie op bovenstaand schrijven vanuit de ASV van het ministerie?

Reactie van het ministerie: WIJ GAAN ER GEEN ACTIE OP ONDERNEMEN

Dank voor de stukken. Naar aanleiding van de motie Smaling/Jacobi heeft Nederland de overgangsbepalingen in december vorig jaar nogmaals aan de orde gesteld in de CCR. In het verslag van het Comité PRE wordt daarover het volgende gezegd:

2.4. Moratorium voor de technische voorschriften van het ROSR PRE (16) 38 – Mdlng. NL.

Naar aanleiding van een mededeling van de NEDERLANDSE DELEGATIE, geven de DELEGATIES te kennen dat zij, enigszins verrast, kennis hebben genomen van de motie in het Nederlandse parlement die tot doel heeft om voor schepen tot 86 meter lengte te bereiken dat de eisen van de CCR uitsluitend van toepassing zijn op nieuw gebouwde schepen, verbouwingen of aanpassingen. De DELEGATIES wijzen erop dat een dergelijke benadering de veiligheid niet ten goede komt en leidt tot een ongelijke behandeling van scheepseigenaren. Zij zijn geen voorstander van het voorgestelde moratorium, maar geven te kennen oog te hebben voor de situatie van de kleinste schepen.

Het was niet de eerste keer dat Nederland dit aan de orde stelde. De informatie die je nu mailt is bij ons en bij de andere delegaties bekend en de Nederlandse delegatie heeft niet de indruk dat deze info het standpunt van de andere delegaties zal doen veranderen. Sterker nog: als Nederland nu weer in de CCR over de overgangsbepalingen begint, zal dat tegen Nederland kunnen gaan werken, niet alleen bij het moratorium, maar wellicht ook op andere dossiers.

Het staat de ASV vrij om haar standpunt te delen met de CCR en met de andere delegaties in de CCR, maar de Nederlandse delegatie zal hierop nu geen actie ondernemen. Behoudens de acties die op basis van het moratorium nog afgerond dienen te worden. Tijdens het OTNB wil ik hier ook niet al te lang bij stil staan. Op de zaken die worden besproken in CESNI/PT en RV/G kunnen we nog wél invloed uitoefenen. Die zaken krijgen daarom in het OTNB voorrang.

Ministry of Infrastructure and the Environment

Als antwoord op deze mail heeft de ASV aan het ministerie de volgende vraag gesteld: wat houdt de volgende zin dan in? “maar geven te kennen oog te hebben voor de situatie van de kleinste schepen”.

Dat zouden wij dan wel willen zien in aangepaste maatregelen. Aan mooie woorden hebben we tenslotte niets.

Tijdens het passeren van deze tunnel in Frankrijk adviseren ze: Ne pas circuler sur les plat bords (loop niet door je gangboord) Google Translate maakt daar het volgende van... Je zou toch iets beters verwachten van de VNF

Aanmeldingsformulier leden

Persoonlijke gegevens : (Duidelijk met blokletters invullen)

Naam schipper / eigenaar : ……

Voornaam : ……

Geboortedatum : ……

Post / waladres : ……

Postcode en plaats : ……

Naam schip: m/s s/s : ……

Telefoonnummer(s) : ……

Faxnummer(s) : ……

E-mail : ……

Tonnage : ……

Rechtsbijstandverzekering : ……

VERKLARING

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

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

Reeds ontvangen:
O VLAG O STATUTEN O BEVRACHTINGSVOORWAARDEN

Plaats: …… Datum: ……

Handtekening:

……

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

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

Aanmeldingsformulier donateur

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

VERKLARING
Ondergetekende verklaart hiermede zich aan te willen melden voor het donateurschap van de
"ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING"
gevestigd:
Zwartewaalstraat 37 , 3081 HV Rotterdam.
Ondergetekende verplicht zich te houden aan de statuten van de vereniging.
Reeds ontvangen:

VLAG 0

STATUTEN 0

Plaats: ……. Datum: …….

Handtekening:

……

uit de statuten:

Artikel 14
1. Donateurs zijn zij, die zich bereid hebben verklaard de vereniging financieel te steunen met een bij het Huishoudelijk Reglement vast te stellen minimum bedrag.
2. Donateurs hebben geen andere rechten en verplichtingen dan die welke hun bij of krachtens deze statuten zijn toegekend of opgelegd.
3. Het bestuur beslist ontrent de toelating van donateurs.
4. Door ondertekening van het aanmeldingsformulier onderwerpt hij zich aan de statuten van de vereniging.
5. De rechten en plichten van een donateur kunnen te allen tijde door opzegging worden beëindigd, behoudens dat de jaarlijkse bijdrage over het lopende verenigingsjaar voor het geheel verschuldigd blijft.
6. Opzegging namens de vereniging geschiedt door het bestuur.

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

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

https://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereeniging

https://twitter.com/ASV16

Check de website

http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

Check de website.

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

Sandd
Port betaald
Port payé

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

Indien onbestelbaar:
ASV Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

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

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

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

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