



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief april 2010

Voorwoord

Verslag ledenvergadering

Rede ledenvergadering

Nieuws uit Brussel

La Glissoire

Verslag ONZB

Prioriteiten regelgeving volgens ASV

Verslag OVW

Brief Eurlings

WBR

## Voorwoord

Vrije markt tot elke prijs?

Hoewel economen langzamerhand lijken in te zien dat de ongebreidelde vrije markt toch niet zaligmakend is, wil de Nederlandse politiek er maar niet aan. Bij hen lijkt het woord "vrije markt" wel bijna een godsdienst te vertegenwoordigen. En nogal extremistisch ook want we moeten en zullen allemaal in die vrije markt geloven. 11 jaar geleden moesten de schippersbeurzen afgeschaft worden want het "wachten op je beurt voor een kostprijstarief" was niet meer van deze tijd. Ondertussen frustreert diezelfde staat wel de vrije markt door er een Betuwelijn door te drukken en op dit moment die Betuwelijn nog eens extra te subsidiëren. Bovendien verstrekt de staat staatsgaranties zodat er een enorme overcapaciteit aan grote binnenvaartschepen is ontstaan (zelfs los van de crisis). En dan regelt diezelfde staat met de banken dat die grote nieuwe schepen in ieder geval niet failliet mogen gaan, anders is de staat de staatsgarantie kwijt en de banken een deel van hun financiering. Dus hoeven de schepen met 100% schuld geen aflossingen meer te betalen. En dus betaalt de staat ze dan een uitkering met 1 voorwaarde: ze moeten wel blijven varen!! Hoezo....de markt moet zijn werk doen? En natuurlijk zegt Europa dan: er zijn geen faillissementen dus is er ook geen structurele crisis. Erger nog men blijft stimuleren dat er nieuw gebouwd wordt, en er blijven nog vele nieuwbouwschepen komen de eerstkomende tijd. En zo zitten wij opgescheept met een "vrije markt" die helemaal niet vrij is. Het is een markt waarbij de individuele schippers die wel netjes hun bedrijf op orde hebben op gaan draaien voor dit systeem wat kost wat kost overeind gehouden moet worden. Al in een ver verleden wist men dat een vrije markt in deze sector niet kan werken. Maar als de schippers zeggen: er zou niet vervoerd moeten worden onder de kostprijs (wat voor het milieu overigens ook helemaal zo slecht niet zou zijn) dan krijgen wij als antwoord: Dat mag niet van de NMa. Als we zeggen: we kunnen beter minder reizen doen en dan netjes verdelen via een verdeelsysteem (toerbeurt) zodat we elkaar niet allemaal afslachten dan begint men te glimlachen want dat is "achterhaald". Dat de toerbeurt ervoor zorgde dat je ter plekke kon wachten op een reis en er zo veel minder leegvaart en dus veel minder milieuvervuiling was dat lijkt er allemaal niet toe te doen.

De RABO bank (de grootste financier in de binnenvaart) zegt glashard dat niet de nieuwe schepen met schuld failliet moeten gaan, maar juist diegenen die al ouder zijn en veel afbetaald hebben. Als je de informatie erbij haalt over de crisis in 1930 dan zie je dat daar exact hetzelfde gebeurde. Waarom willen we niet leren van een verleden? Overigens zijn die banken de grote afwezigen op de overleggen over dit onderwerp. Ze waren bijvoorbeeld ook niet in Brussel waar iedereen zich het hoofd brak over de crisis in de binnenvaart, ze zijn degenen die de Nederlandse Staat voor hen de kastanjes uit het vuur laat halen. Want Nederland zit vergeleken met de andere landen, die de nieuwbouw niet zo extreem hebben gestimuleerd in een netelige situatie.

Dus nu gaan we een binnenvaartambassadeur aanstellen. Waarom? Zodat we die opstandige schippers in toom houden en de "vrije markt" overeind houden. 70% van de schippers heeft zich uitgesproken voor het instellen van een bodemtarief. Maar dat wil men niet weten. Let op....ik weet zeker dat ik binnenkort ga horen dat de schippers die ambassadeur allemaal zelf willen en achter dit plan staan. Dit plan waarbij gelden in het verleden opgebracht door schippers om overcapaciteit te bestrijden (de zogenaamde sloopgeld) gebruikt gaan worden. Gebruikt om die overcapaciteit te financieren! Schippers die het toch al moeilijk genoeg hebben zullen ervoor moeten betalen om hun grote nieuwe collega's "tegen de kant te houden". Daardoor gaat die crisis voor de hele binnenvaart nog veel langer duren dan noodzakelijk is. En dat moet allemaal om er vooral voor te zorgen dat de grote nieuwe schepen niet failliet gaan. En ik ga u vertellen dat dat zeker niet waar is, dat dit is wat de schippers willen. En ik ga u ook vertellen dat dit een ramp is die kunstmatig uitvergroot op het bordje terecht komt van al die schippers voor wie al jarenlang varen hun hele leven is.

Als ik weer eens een fair-trade product koop, omdat ik vind dat de boeren in weet-ik-veel-waar een eerlijke boterham moeten kunnen verdienen denk ik aan onze eigen maatschappij waar dat kennelijk een achterhaalde zaak is. Men heeft ons laten degraderen tot moderne slaven. Schaam je...Nederland!

Toch zie je barsten in het fundament. In de schoonmakersbranche merkt men dat alsmaar lagere prijzen zorgde voor kwalitatief slecht werk. Daar heeft men het volgende op gevonden: in Zeeland betaalt men een maatschappelijk fatsoenlijke bodemprijs zodat op kwaliteit en service wordt geconcurrereerd! Wat? Bodemtarieven? Maar ik hoor niet anders dan " dat mag niet" . En dan vragen wij weer. Mag het niet of wil men het niet?

Kort geleden was er een uitzending over Sicco Mansholt op de televisie. Daarin werd pijnlijk duidelijk dat men in 1972, bij het ontstaan van het verdrag van Rome al heel goed doorhad wat de consequenties zouden zijn van die ongebreidelde, niet te stuiten vrije markt. 1972!! En we hebben niets geleerd! Het gaat kennelijk om geld, individuele belangen en macht want ....je komt nergens met argumenten!

Daarom aansluitend bij het verdrag van Rome....wordt wakker, bescherm deze wereld en betaal ons maatschappelijk fatsoenlijke tarieven. En wat mij betreft: niet kunnen is gewoon niet willen!

Sunniva Fluitsma

# A.S.V. ledenvergadering

Ledenvergadering 13 maart 2009, Notulist Roel Boermann

## 1. Opening

De voorzitter Willem Stam opent de vergadering, hij richt een dankwoord aan Nico Deen die niet aanwezig kan zijn maar als lid van de Denktank veel voor de ASV betekent. Bouke Veltman gaat de middagvergadering voorzitten.

## 2. Goedkeuring agenda

De agenda zoals in de Nieuwsbrief staat wordt niet gevolgd. Er zijn agendapunten die we voor de middag onder de leden willen bespreken om standpunten te bepalen, na de middag kunnen we er verder over praten als de vergadering openbaar is.

## 3. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van van 19 september 2009 wordt goedgekeurd.

Suniva Fluitsma vertelt dat de SP op alle niveaus bezig is met de binnenvaart. Ook op provinciaal niveau zoals in Zuid Holland waar Lies van Aelst veel belangstelling heeft voor de binnenvaart en graag eens mee wil naar een ESO vergadering. Leen de Waal zegt dat wanneer je het aanmeldt een gast altijd mee mag.

In het Europees Parlement worden nog steeds vragen gesteld door de SP.

Ook de AIS is nog steeds een groot discussiepunt. Willem Stam gaat proberen uit te zoeken of het misschien is tegen te houden als we het gooien op schending van de privacy.

## 4. ESO

S.F zegt dat we hebben afgesproken dat we nog 1 jaar zouden doorgaan met de ESO en als er geen positieve veranderingen zouden komen we uit de ESO stappen. Het vergt erg veel energie en iedereen vindt ons daar vervelend. Frankrijk en Duitsland steunen ons wel maar als het er op aan komt zijn ze er niet of steunen ze ons niet. W.S stelt dat bodemtarieven en toerbeurten onbespreekbaar zijn voor de ESO. Jannes Ooms zegt dat ze zenuwachtig worden, door de publiciteit die wij er aan geven moeten ze zich verantwoorden tegenover hun leden, wat is het alternatief? S.F. De kantoor bonden in de ESO doen er alles aan om ons buitenspel te zetten. Ze leveren de voorzitter en de ondervoorzitter. En nu willen ze dat er 1 spreker is per bond. B.V. zegt dat de ASV de enige is die tegengas geeft tegen de kantoor bonden. S.F. wij worden de laatste tijd door Verkeer en Waterstaat voor van alles uitgenodigd en daar worden we wel gehoord. J.O. zegt misschien wil Ger Veuger zich als nieuw lid van de Denktank zich wel inzetten bij de ESO.

## 5. Denktank

W.S. stelt dat de Denktank de laatste tijd niet meer zo goed functioneert als in het begin. B.V. zegt dat er te weinig bestuursvergaderingen worden gehouden, je moet minimaal 4 keer per jaar vergaderen als bestuur / denktank. S.F. stelt voor dat ieder lid van de Denktank minimaal 3 keer per jaar mee moet naar de commissie, minimaal 4 keer per jaar een bestuurvergadering en iedere lid van de Denktank moet een specialisme hebben waar hij zich mee bezig houdt. Dit moet op de eerst volgende bestuurvergadering worden besproken.

## 6. Financieel verslag en Kascontrolecommissie

Roel neemt het financieel verslag door.

Er is een klein tekort en de begroting voor 2010 is bijna sluitend.

L de W en B.V. hebben de boeken van het afgelopen jaar ingezien en geen bijzonderheden kunnen ontdekken.

## 7. WBR

Joop Fricke zegt dat er een nieuwe havenverordening is in Rotterdam, hij heeft deze net binnen gekregen en gaat de belangrijke punten voor de ASV op papier zetten voor in de Nieuwsbrief.

## 8. Crisis

Nerine is bij de EUBO vergadering geweest en heeft daar een verslag van gemaakt. Er waren ongeveer 170 mensen aanwezig voor het openbare gedeelte van de vergadering voor de middag. Eric van Toor kwam aan het woord en had het over 3300 schepen in de droge lading waarvan het

overgrote deel in de financiële problemen zit Hij gaat er van uit dat als er geen verbeteringen in de vrachten komen er in het najaar een regen komt van faillissementen.

Ook Wim Onderdelinde van de stichting ABRI kwam aan het woord en had vele voorbeelden van ondernemers die geen aflossingen en rentes meer konden betalen. Na de pauze werd het een ledenvergadering en ging men met ongeveer 100 mensen verder vergaderen. Men denkt aan een 3 sporen beleid dat bestaat uit het opleggen van schepen samen met de OSB, kostprijsberekeningen en het opzetten van samenwerkingsverbanden voor verschillende scheepsgroottes. S. F. zegt dat de vrije markt die de overheid heeft gepropagandeerd nu door die zelfde overheid wordt beïnvloed door bijvoorbeeld de verlenging van de staatsgarantie. Nerine denkt dat de verladers bang zijn voor de schippers maar dat de schippers het niet met elkaar eens zijn.

\*\*\*PAUZE\*\*\*

Dhr Bouke Veltman wordt de voorzitter voor de middag vergadering, hij heeft een rede geschreven en gaat deze voorlezen.

## **9. CCR**

S.F. Er is enige beweging in het CCR verhaal. Het is in ieder geval bespreekbaar geworden bij de verschillende overlegorganen, mede door de crisis kan men nu zonder gezichtsverlies eisen aan schepen uitstellen en misschien zelfs afstellen. De ASV is naar Straatburg geweest om uit te leggen dat de binnenvaart niet aan de eisen kan voldoen. Er was een crisis maatregel door de CCR bedacht waarbij men maximaal 2500 euro kwijt was om aan de nieuwe CCR eisen te voldoen van na 2010, deze was veel te omslachtig en alleen maar uitstel van 2 jaar op de regelgeving. De nieuwe versie is veel beter en gemakkelijker voor de schipper. Er wordt nu ook gedacht aan een plafond voor na de crisis.

## **10. Westerschelde**

David Twigt neemt het woord en vertelt dat Nico Deen veel tijd in het Westerschelde verhaal heeft gestopt. Het is ondertussen de 3<sup>e</sup> dieping van de Westerschelde en de Belgen hebben het nu al over een 4<sup>e</sup> verdieping. Het wordt er allemaal niet veiliger op voor de binnenvaart. Ceas de Vries is tevreden om dat er de laatste tijd geen meldingen meer zijn van problemen op de Westerschelde. Vorig jaar is er een filmpje op You Tube gezet met de radarbeelden van de bijna ondergang van de Franto, Van C de V mocht dat filmpje niet op You Tube omdat het een schending was van de privacy en er moesten juridische stappen worden ondernomen. Verder wordt er stilgestaan bij eventuele overige gevolgen van de uitdieping: Door de uitdieping gaan de zeeboten nog sneller varen en komen er ook grotere zeeboten. Als er problemen ontstaan met zeeschepen deze dan gelijk aanmelden bij de posten, deze moeten er dan een aantekening van maken en ook aanmelden bij het OVV die gaan het onderzoeken. Verder bespreken we ook de gevolgen ervan op de NeerSchelde. We merken nu al een groter getijdenverschil met het verleden en de consequenties. Het lijkt wel of met deze consequenties helemaal geen rekening gehouden is. We horen er in ieder geval niemand over.

## **11. Laad en Lostijden**

S.F. vertelt dat het laad en lostijden besluit al rond was maar we konden er nog wel op reageren en dat hebben we dus ook gedaan. Een uitgebreid verslag van onze opmerkingen staat in de nieuwsbrief. Waaronder oa.:

Wij vinden het raar dat er een aflooptijd is aan de regeling.

Dat je met een spits na 48 uur 13 euro per uur krijgt betaald en dat is dan voor 2 personen en een schip (bij voorbeeld).

Dat je 2 dagen en 2 nachten achterelkaar ingezet kan worden met een spits, voor grote schepen is dat nog veel langer. Kan niet volgens Arbowet.

Dat bij de korte losregeling je precies op de afgesproken tijd aanwezig moet zijn, dat is in de binnenvaart niet te realiseren dus kom je automatisch in de lange regeling die weer veel te lang is.

Wij hebben veel aanpassingen voorgesteld en deze zijn genoteerd bij het OVW dus het wordt afwachten wat er uiteindelijk van mee genomen wordt.

## **12. OVW Deelorgaan**

Er zijn veel taken van de politie overgeheveld naar Rijkswaterstaat. Deze mensen die geen ervaring hebben met politietaken gaan overijverig te werk. En leggen bijvoorbeeld wel erg snel Franse schepen stil omdat de schipper niet voldoende Nederlands spreekt.

Kick Off (zie nieuwsbrief van februari 2010 waarin een verslag staat)

In het hele Kick Off programma wordt er niet gesproken over binnenvaart, dus de binnenvaart bestaat niet volgens Europa. Het enige wat men kon bedenken als milieumaatregel was het toestaan van langere vrachtwagens.

De ASV heeft als prioriteiten voor beperking van de Europese regelgeving onder andere gesteund/aangedragen. (zie de nieuwsbrief voor de uitgebreide versie) o.a.

- 1 loket voor afvalstoffen
- 1 Europees vaarbewijs
- Alle regelingen moeten Europees worden ingevoerd.
- Aanpassingen van het SAV, anders uitstellen tot het werkt
- GMP controle terug naar de oude situatie, afschaffen, bij treinverkeer is er helemaal geen controle, bij vrachtwagens een beetje.
- CCR regelgeving voor bestaande schepen aanpassen zodat er niet nodeloos schepen verdwijnen.
- Politiecontroles maximaal 1 keer per jaar voor heel Europa.
- Betere bescherming van privé.

Geneeskundige verklaringen gelijkstellen aan rijbewijzen personenauto's

### **13. Staking Frankrijk**

Jos Evens neemt het woord, de staking in Frankrijk is niet door gegaan omdat er op het laatste moment een rondetafel gesprek kwam waarbij verladers, bevrachter, schipper en overheden waren uitgenodigd.

De schippers hadden een te grote verlanglijst en daarom zijn er 12 punten naar voren gebracht oa.

- geen gasolietaks meer
- geen verhoging van de vaartrechten
- inzicht in de kostprijs
- gelijkstelling van de handelingskosten voor containers.

Verladers waren zich bewust over de omvang van de crisis en wilden ook dat de Franse binnenvaart niet verloren gaat. Het was onmogelijk om prijsafspraken te maken.

Bevrachters vinden dat schippers meer termijncontracten moeten afsluiten. Dat vaarwegen verbeterd moeten worden. En vaartrechten door verladers laten betalen.

Er komt een studie wat vervoer moet gaan kosten, er is geen datum verbonden aan deze studie.

### **14. Crisis**

S.F doet de inleiding, het crisisberaad kwam er omdat er snel een oplossing moest komen dit is uiteindelijk door de NMA van tafel geveegd. Uit de SP enquête is gekomen dat 70% van de binnenvaart bodemtarieven wil maar dat kan niet volgens Huizinga. Jan Veldman de voorzitter van de ESO roept dat de ESO voor een oplegging is terwijl dat het niet zo is, Duitsland, België en Frankrijk zijn tegen een oplegging. De staat beïnvloedt de vrije markt door het geven van bijstand, het ondersteunen van de Betuwelijn en het verlengen van de staatsgarantie. Wij als ASV verdenken V en W dat ze KB sturen hoe de binnenvaart uit de crisis moet komen oa door het geven van subsidie aan het CAB. België zegt Nederland niet kan hardmaken bij de EC dat er crisis is omdat er geen faillissementen zijn in de binnenvaart. Wij als ASV willen nog steeds bodemtarieven en toerbeurten. D T. zegt dat er in de een stukje in de Schuttevaer staat over OSB, het is gewoon CAB nr 2.

J.E. leest het krantenbericht voor. S.F zegt dat E v T nog steeds verkondigt dat er draagvlak is voor een oplegging. S.F. heeft zich in het OVW daarover boos gemaakt en er is genoteerd dat de ASV aangeeft dat de enige cijfers die er zijn, SP enquête en vaartpeiling, op iets anders wijzen. Bij de ESO zegt J.V. dat we moeten gaan voor commerciële samenwerkingsverbanden en dat het sloopgeld daar voor gebruikt kan worden.

De ASV heeft geen vertrouwen in al de regelingen die tot nu toe bedacht zijn, er moeten kennelijk eerst faillissementen komen Misschien dat de mensen dan inzien dat er crisis is en dat er bodemtarieven moeten komen.

### **15. Sluiting**

De voorzitter Willem Stam sluit om 17.30 de vergadering en bedankt Bouke voor het lijden van de middagvergadering, er is nog een drankje voor de aanwezigen en hopelijk een goede reis naar huis.

## Rede ledenvergadering

Beste aanwezigen

Om maar meteen met de deur in huis te vallen. Er is nu pakweg anderhalf jaar crisis in de binnenvaart en er is nog geen enkele maatregel getroffen om tot een structurele blijvende oplossing te komen die een koude sanering voorkomt. De Europese commissie is oorverdovend stil en dat is vreemd. Nederland heeft toch echt de crisis aangemeld in Brussel en we hebben een hearing gehad. Je mag dan toch verwachten dat er binnen de normaal gestelde tijd, die toch al lang is, er een reactie komt van de Europese commissie. Tot nu toe niets gehoord en ook niet dat Nederland hier opheldering over vraagt. Of komt men er achter dat er niets zit tussen de vrije markt en een wettelijk geordende markt maar men dit in Brussel en in de diverse lidstaten niet toe wil geven.

Hoe ligt het binnenvaartveld er nu bij.

Het zogenaamde crisisberaad met zijn stilligregeling is al tijden bezig en heeft tot nu toe elke keer een voorspelbare nul op het rekest gekregen van de NMA. Een ander initiatief is de EUBO rondom Anton van Meegen die gisteren vergaderd hebben. Ik weet niet zo goed wat ik daarvan moet denken. Het idee is aardig, men wil gemeenschappelijk vastgestelde en afgesproken minimum tarieven gebaseerd zoveel mogelijk op kostprijs tarieven. Maar hoe de overeengekomen tarieven te handhaven en het werk te verdelen is mij volstrekt onduidelijk. Ja, men belt zoveel mogelijk schippers op of ze het geen goed idee vinden en om steun te vragen. Lijkt me erg vrijblijvend, afhankelijk van de toon die heen en weer gebezigd wordt uiteraard. Wat ik verder mis is dat we tot 1998 ook vastgestelde minimumtarieven hadden voor een deel van de Europese binnenvaartmarkt, gerelateerd aan een kostprijsbasis, maar dan wel in overleg met verladers en bevrachters vastgesteld en eventueel gesanctioneerd en met instemming van de overheid. Goed systeem niets mis mee zo werkte het CIS ook in Frankrijk ook langere tijd goed. Maar deze drie partijen bevrachters, verladers en overheid mis ik in het hele EUBO verhaal. Daarnaast mis ik uiteraard een systeem in de EUBO om de schippers op een lijn te krijgen en te houden. En dat is, u raad het al een verdeelsysteem. Want wat heb je aan een wellicht beter tarief als individu als je burens het weg varen en jij niet aan de bak komt. De NMA dreiging lijkt ook al als een molensteen om de nek te hangen van de EUBO, ook al doet Anton van Meegen daar naar buiten toe nogal nonchalant over. Maar de zogenaamde rustpauze zal niet voor niets zijn.

Dus gaan we nu de volgende noodsprong fase in. Want men schijnt nu bedacht te hebben, samenwerkingsverbanden zijn het instrument om de vrachtprijzen omhoog te krijgen. Er zijn nu dus initiatieven om tot een vorm van samenwerking tussen de bestaande samenwerkingsverbanden en de pas gestarte EUBO en vast wel zijdelings het crisisberaad te komen. Een naam is vast bedacht namelijk de Onderneming Samenwerkingsverbanden Binnenvaart (OSB). Men lijkt toch echt ten einde raad en dit laatste is terecht alleen zoekt men de oplossing mijn inziens telkens verkeerd en neemt de verdeeldheid onderling alleen maar toe. Want hoe moet ik me dit nu voorstellen gaat een PTC' er NPRC werk doen en andersom. Gaat een zogenaamde vrije schipper aangesloten bij de EUBO dan ook het werk van een samenwerkingsverband wegvaren.

En varen de aangeslotenen bij een samenwerkingsverband het eigen werk dan niet meer weg als het onder het gemeenschappelijk afgesproken tarief is. Wat denkt men te doen aan de schippers die nergens bij willen horen en altijd weer hetzelfde doen, namelijk net onder het EUBO/OSB tarief aannemen. Hoe denkt men te voorkomen dat een te groot schip met een te kleine partij gaat varen, die prima in het schip van een andere aangeslotene kan passen. En men denkt dat de NMA nu niets gaat doen? Verder wordt weer gesproken over een stilligregeling in het OSB. Ik heb nog steeds nergens draagkracht kunnen ontdekken voor een stilligregeling bij de schippers. De EVO schijnt niet tegen de Onderneming Samenwerkingsverbanden Binnenvaart te zijn, dan denk ik direct wat is er mis mee, want zo als de waard is vertrouwt hij zijn gasten Wellicht krijgen we straks wat meer duidelijkheid van aanwezigen die gisteren bij de EUBO vergadering zijn geweest.

Maar ondertussen tikt de tijdbom bij de banken gestaag door met alle gevolgen voor de individuele schippersgezinnen, want het is wachten tot de banken de tijdbom laten afgaan. De geruchten over faillissementen zwellen aan, schulden lopen op en de waarde van schepen stuitert naar beneden als ze überhaupt nog te verkopen zijn.

Heeft de ASV een oplossing, ja maar daar hebben we de hele binnenvaart en de overheden bij nodig en dat is en blijft bodemtarieven waar een verdeelsysteem bij zal horen. Zolang de andere sociaal economische organisaties en initiatieven als Crisisberaad, EUBO, OSB en samenwerkingsverbanden denken hun eigen broek als binnenvaart op te kunnen houden steven we af op een keiharde koude



sanering waar we eigenlijk al midden in zitten. Krijgt de binnenvaart bodemtarieven zomaar voor elkaar nee daar zullen ongetwijfeld acties voor nodig zijn. Maar zolang de andere organisaties met pappen en nathouden doorgaan zal dit niet gebeuren. Geen vrolijk vooruitzicht dus.

En wat doet de Nederlandse overheid, niets en waarom zouden ze ook met alle binnenvaart apostelen die denken het zelf wel op te lossen. Lekker goedkoop dat vervoer zo en dat er straks geen kleine binnenvaart meer is, och wie dan leeft wie dan zorgt. Ontsla die coördinator kleine schepen maar zo spoedig mogelijk, want er is binnenkort geen klein schip meer over, zonde van het geld die man.

De overheid verziekt door de ingrepen die ze doen eerder de markt. Over de staatsgaranties hebben we al genoeg gezegd, maar ondertussen varen er schepen rond met een uitkering. Begrijpt u me goed voor de individuele schipper met zijn gezin is dit te begrijpen, maar voor de totale binnenvaart werkt het natuurlijk contra productief. Verder geeft de overheid ook nog eens extra subsidie aan de Betuwelijn om meer vervoer aan te trekken. Gelukkig heeft de heer Cees de Vries in het verleden als de grote zalver over de Betuwelijn altijd geroepen dat staan we niet toe, nog geen enkele reactie heb van hem mogen lezen over deze onterechte extra subsidie aan de Betuwelijn. Laat staan dat er een rechtszaak aangespannen wordt. Bedankt heer de Vries voor u niet aflatende inspanningen op dit gebied.

Van de week konden we ook nog lezen, dat het ruzie is op het Vaste land er is een potje over van ruim negen ton uit het voormalige Binnenvaart Nederland. Een winstuitkering uit een mantelcontract door BN afgesloten voor arbeidsongeschiktheidsverzekeringen door aangesloten schipper bij die organisaties die toen ter tijd deel uitmaakten van BN.

Wij hebben daar gelukkig niets mee van doen gehad, al hoewel je wel als ASV'er of nergens bij aangeslotene onder dit mantelcontract mee mocht liften, als ik het me goed herinner. De oplossing voor de verdeling van de pot lijkt mij geef je leden wat premiekorting op de contributie, die hebben het uiteindelijk ook voor een groot deel opgebracht waarschijnlijk. Ik krijg toch een ongemakkelijk gevoel over welke potjes er nog meer zijn en de openheid hierover op voorhand en achteraf de verantwoording die hierover gegeven wordt op het Vaste land.

Jan Veldman schijnt de beheerder van de pot zijn namens de kantoorbonden, die het weer beheren voor de ex deelnemers van BN. Juist Jan Veldman de kersverse nieuwe ESO voorzitter, die zegt al zijn functies voor kantoor binnenvaart te hebben afgebouwd. Het lijkt de politiek wel. Verder reageert de heer Jan Veldman op 18 februari ook nog op de Schuttevaer site over de EUBO en ik citeer: Prima initiatief om de vracht hoger te krijgen, maar er is nog een probleem. De ca 30% teveel aan schepen om die kolen straks tegen een rendabel tarief weg te varen. Dus blijft u 30% van de tijd stilliggen. Dan is een rendabel tarief toch nog te weinig. M.a.w. er moet ook nog 30% van deze vloot stil gelegd worden om de anderen rendabel te laten zijn. Daar wordt ook nog steeds aan gewerkt door bonden ondanks tegenstand van NMA. Sterkte met deze actie is getekend Jan Veldman

Kortom de heer Jan Veldman was toen al in functie als ESO voorzitter en dan mag er toch verwacht worden dat hij zich onafhankelijk opstelt en niet nogmaals een lans breekt voor de oplegging van het Crisisberaad vooral niet omdat deze regeling op zijn zachts gezegd gevoelig lag en ligt in de ESO. We hopen maar dat dit incidenten zijn en blijven en de heer Veldman zich tot een onafhankelijk en onpartijdige democratische voorzitter van de ESO weet te ontwikkelen.

Onze ervaringen met de vorige ESO voorzitter de heer Conings waren op zijn zachts gezegd niet al te fijn. Dat was blijkbaar andersom ook het geval, want in een interview in het Binnenvaart magazine gaf hij de ASV een fijne uiteraard geheel onterechte trap na vooral over ons niet aflatende strijd tegen de afschaffing van de overgangsregelingen van de CCR. We zijn hiervoor zelfs in het hol van de leeuw in Straatsburg geweest, waar men met verbazing kennis nam van onze bezwaren. Want dat hadden ze toch in het verleden niet zo begrepen van de ESO. Alleen door constante druk van de ASV op het afschaffen van de overgangsregelingen van de CCR lijkt er enige lucht te ontstaan. Het in ieder geval meer bespreekbaar geworden en er worden, weliswaar tijdelijke, verzachtingen door gevoerd.

De ESO is trouwens tot nu toe helaas niet een voortrekker geweest om tot oplossingen voor de huidige crises in de binnenvaart te komen en is in de praktijk meer verdeeld dan ooit. Ook al probeert men zich als eenheid naar buiten toe te presenteren

Is het dan allemaal kommer en kwel in de binnenvaart, ja helaas wel. Er is nu ruim 10 jaar een totaal vrije markt. In die tien jaar zijn er pakweg twee jaar lang kostprijsdekkende tarieven betaald en dan

hebben we het dus niet over een winstmarge. Ondanks gejammer van de EVO bij de EU hearing over de crises, dat ze zoveel hadden moeten betalen de jaren voor de crises.

Gewoon niet waar dus, maar geeft wel aan wat een ongezonde bedrijfsvoering de totale vervoerswereld altijd gevoerd heeft en dat de EVO dit graag zo in stand houdt. Helaas schijnt de politiek dit niet te willen erkennen en worden er in ieder geval geen stappen gezet om tot een gezond vervoersbeleid te komen. We kunnen niet anders concluderen dan wat de ASV altijd als standpunt heeft gehad: de binnenvaart kan niet zonder marktordening georganiseerd door de overheid. De laatste anderhalf jaar lijkt mij toch wel het onomstotelijk bewijs hiervoor evenals de hele binnenvaartgeschiedenis trouwens. Maar men blijft liever doof en ziende blind.

Dit is en blijft de grote uitdaging voor de ASV het op poten krijgen van een Europees vervoersbeleid en dan graag in het bijzonder voor de binnenvaart.

Wij horen hierover graag uw mening wij bepalen tenslotte samen met u het beleid en hoe hier uitvoering aan moet worden gegeven. En niet zoals veel collega bonden en andere apostelen van buiten de binnenvaartwereld tegenwoordig lijken te doen, namelijk bepalen wat de oplossing moet zijn, dit dan afstemmen met partijen als overheid, NMA, banken enz. en dan pas de mening van de schipper eens vragen, als het zover al komt.

Een goede gedachtewisseling toegewenst.

## **Verslag ESO vergadering vrijdag, 26 februari 2010,**

1. Opening
2. Mededelingen van de Voorzitter
  1. Datalijst (bijlage)
  2. Lijst in/uit (bijlage)

### **Mededelingen van de organisaties**

#### **Kick-off**

Hierbij heeft de ASV (SF en DT) een verslag gedaan over de kick-off in Den Haag (zie verslag). De reactie van de voorzitter was dat hij helaas verhinderd was en dat we beter eerst contact op hadden kunnen nemen met hem om af te stemmen hoe we als ESO de binnenvaart er zouden vertegenwoordigen. Hij zei ook dat mevrouw Hacksteiner nu ook namens de ESO gesproken had. Het was ons niet opgevallen dat zij namens de ESO daar sprak, vertelden wij. En aangezien niemand van de ESO ons benaderd had (of doorgegeven dat men er namens de ESO wilde zijn) zijn wij er namens de ASV geweest.

#### **Een reactie op het interview met de heer Conings in Binnenvaart Magazine**

Verder heeft de ASV het volgende meegedeeld:

Wij hebben via een mailwisseling op diverse momenten gevraagd een agendapunt te maken van het interview dat de heer Conings heeft gegeven in de Binnenvaart Magazine. Naar aanleiding daarvan heeft de ASV het volgende gezegd.

De ASV wil dit alsnog op de agenda omdat:

Het zijn en het blijven uitspraken van de slechts zeer onlangs afgetreden ESO-voorzitter met een zeer negatieve toon voor een bepaalde organisatie binnen dit geheel. Een onafhankelijke voorzitter behoort als eerste doel te hebben het bevorderen van de goede verstandhouding en samenwerking tussen de leden zodat er als eenheid naar buiten toe opgetreden kan worden. Daarom kan dit niet zo voorbij gaan. Als de ex-voorzitter deze zaak niet ten goede wil keren dan zou op dit moment de voorzitter dat moeten doen.

Rekening houdend met het feit dat aantijgingen tegen personen of organisaties niet ten goede komen aan het streefdoel van bevordering van de eenheid

#### **Wat wordt er doorgestuurd, wie ontvangt wat en wie niet?**

SF (ASV) ziet mails waaruit duidelijk wordt dat mensen binnen de ESO met elkaar communiceren over stukken die de ASV niet heeft (crisis). Dat roept vragen op. Iedereen zou over alle relevante stukken moeten beschikken. En om elkaar niet te beschuldigen van achterhouden van informatie, terwijl er misschien iets fout gaat met de mail, moet dit helderder gecommuniceerd worden.

Om bovengenoemde reden vindt de ASV dat de informatie-uitwisseling binnen de ESO ten allen tijde moet gaan verlopen via de ESO-website. Daar is een afgeschermd deel, wat alleen toegankelijk is voor de ESO-raad, dwz. intern gebruik.

Daarmee bedoelt de ASV dat ALLE stukken, die binnen de ESO aan de orde komen, ALLE informatie, die het secretariaat of de voorzitter aan de leden richt, en ALLE ingaande en uitgaande correspondentie naar derden DAAR door de deelnemende organisaties bekeken kan worden. Dus: Wat daar niet is, IS erook niet en daar kan ook nooit naar verwezen worden of over verweten worden, dat "iedereen dat toch wel wist of had kunnen weten". Daarnaast moet er een regeling komen voor de vertaling van deze stukken, zodat ze voor alle leden begrijpelijk zijn.

Hierop werd terughoudend gereageerd. Een website onderhouden kost veel geld en tijd. De ASV begrijpt dat maar dringt er toch op aan hier in de toekomst mee te gaan werken. Vaststelling van het kort verslag van 16.1.2010 en actualiseren van de besluitenlijst

In het verslag staat "ASV: er had een gesprek moeten plaatsvinden over de crisis voordat de brief er uitging. ASV is het er niet mee eens dat dit niet gebeurd is."

Tijdens deze vergadering komt de heer Veldman hier op terug. Hij vindt dat hij ons een mail gestuurd heeft om alsnog een gesprek aan te gaan. De ASV heeft in de vergadering aangegeven dat wij gevraagd hebben om een overleg met alle partijen, niet om een gesprek met de heer Veldman. De ASV heeft beloofd mee te delen dat de heer Veldman een mail over een gesprek heeft gestuurd, dat doen wij dus bij deze.

#### **De Franse situatie "taalproblematiek"**

Men merkt dat de kou uit de lucht is. Er zijn geen Fransen meer tegengehouden in dit verband. De voorzitter geeft aan de franse delegatie aan dat als er weer problemen zijn men met de

kantoorbonden contact op kan nemen om ze te helpen. Een heel positieve wending want tot nu toe leek het probleem alleen door de ASV serieus genomen te zijn. Hierbij refereer ik (SF) aan het vooroverleg van het ONZB 2009 waarin een hele andere uitspraak werd gedaan:

“Het handhavingsbeleid, waarbij schepen stil kunnen worden gelegd wanneer de kapitein niet de vereiste taal spreekt, wordt toegejuicht.”

Dit werd zonder voorbehoud over eventuele gevaarlijke situaties gezegd. Nu lijkt men zich beter te kunnen verplaatsen in de diverse omstandigheden. Voortschrijdend inzicht, zullen we maar zeggen.

#### **Financiële situatie (Penningmeester)**

De situatie is redelijk. Als alle partijen lid blijven en/ of hun contributie betalen is er niets aan de hand, maar of dat gaat gebeuren?

#### **Toekomstvisie: bespreking voortgang structuurvoorstel ESO**

De ASV heeft hierbij het volgende aangegeven:

De ASV vindt dat men ervoor zorg dient te dragen, dat alle deelnemende organisatie in de ESO vrijelijk kunnen deelnemen aan de opzet voor een herstructurering van de ESO, inclusief de regeling betreffende de benoeming en zittingsperiode van de ondervoorzitters. Overigens heeft de ASV al een eerste reactie gestuurd (zie aan het eind van dit verslag).

De heer van der Velde heeft gemerkt dat de ESO zich niet erg aan het huishoudelijk reglement houdt, ook niet wat betreft de benoeming van de ondervoorzitters. Dit gaat opnieuw aan de orde komen.

Afgesproken is dat de heer van Lancker en de heer van der Velden een eerste opzet maken voor de nieuwe structuur, van daaruit gaat men met de overige ondervoorzitters praten en dan.....

Wel heeft men afgesproken dat het iedere keer weer terug komt in het ESO overleg zodat er bijtijds bijgestuurd kan worden.

Het ziet er naar uit dat al het papierwerk van het secretariaat ook richting Vaste land gaat. Dat is “makkelijker”.

DT (ASV) heeft gezegd dat er zo wel erg veel vanuit en door en bij het Vaste Land gebeurt. Dat werd ter kennisgeving aangenomen.

#### **Economische crisis binnenvaart**

1. Kort verslag uit Commissiewerkgroep 11/2
2. Afwijzing oplegging Nederland
3. Maatregelen afzonderlijke lidstaten
4. Verwacht standpunt Commissie
5. Overleg ESO en EBU
6. Diversen

Al deze punten kwamen aan de orde. Uiteindelijk was het voorstel om vooral in te zetten op Commerciële samenwerkingsverbanden om op deze wijze de marktmacht te vergroten. Nadat de ASV had aangegeven wat men van de werking van deze verbanden vindt zei de voorzitter dat wij een voorstel kunnen doen hoe we het dan wel denken te laten werken (zeg maar: misschien wel zoals de Noord-Zuid) Dat is dus een opdracht aan de ASV. (volgende vergadering)

Het is niet een compleet verslag maar de belangrijkste punten zijn m.i. genoemd.

Namens Willem Stam, David Twigt en ondergetekende  
Sunniva Fluitsma

#### **Reactie op een onderdeel van de notulen van de ESO vergadering**

**Hierbij stuurt de ASV een bijdrage aan dit vooroverleg. Wij gaan er van uit dat deze tekst aan alle partijen (vertaald) doorgestuurd wordt**

#### **4. Toekomstvisie/voorbereiding structuurvoorstel ESO**

**Voorzitter:** Ingevolge de wijziging van het voorzitterschap zullen de onder – voorzitters en de penningmeester samen een voorstel uitwerken hoe de ESO in de toekomst zal gaan werken.

Punten om te bespreken zijn:

- Benoemingstermijn voorzitter

De vraag in de vergadering vanuit de ASV betrof de benoemingstermijnen van de ondervoorzitters. Het lijkt erop dat er geen termijn is en men dus oneindig ondervoorzitter kan zijn. Dat is een vreemde gang van zaken en zou besproken moeten worden.

- Een ingenomen standpunt kan niet zomaar gewijzigd worden

Het zou ernstig zijn als eenmaal ingenomen standpunten niet meer gewijzigd kunnen worden. Dan staan we stil. Er bestaat ook zoiets als voortschrijdend inzicht, er kunnen nieuwe feiten naar voren komen, de omstandigheden kunnen wijzigen of de gevolgen van bepaalde standpunten kunnen anders zijn dan men voorzien had. Dat gebeurt overal in de samenleving en daardoor wordt regelgeving voortdurend aangepast. Dat is ook noodzakelijk voor het optimaal functioneren van de ESO.

- per organisatie één woordvoerder om in ESO -vergadering grieven naar voren brengen.

Men spreekt in de ESO constant over het feit dat **wijzelf de ESO zijn**. Dat staat haaks op dit voorstel. Als men de verschillende geluiden echt wil horen om een zo breed mogelijk gedragen besluit te kunnen nemen dan zal men er ook naar moeten willen luisteren. De ASV begrijpt dat dit haaks staat op de wens van de voorzitter om "zo ordelijk mogelijk de vergadering te laten verlopen" maar verschillende geluiden horen, ook binnen een organisatie is essentieel om een afgewogen besluit te kunnen nemen. Die geluiden zouden elkaar aan moeten vullen en ons scherpen. Als dit als een bedreiging wordt gezien dan is ons hele overleg weinig zinvol. Voor de ASV is de mogelijkheid van het laten horen van die geluiden een essentiële voorwaarde om deel te blijven nemen aan de ESO. Overigens is de term grieven in dit verband ook al bijzonder suggestief. Het gaat ervan uit dat de ESO nooit iets opbouwends zou kunnen bespreken.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Namens de ASV, Willem Stam

Overigens heeft men deze tekst niet vertaald doorgestuurd want dat vond men te duur. (!!!)

## Situatie crisis in Frankrijk.

Na 2 goedbezochte schippersraadplegingen door de organisatie "La Glissoire", waarbij in totaal ca. 750 schippers (meer als de helft van het aantal geregistreerde zelfstandige ondernemers) aanwezig waren, vormt zich het volgende beeld:

Als achtergronden van de crisis ziet men in de grotere tonnages voornamelijk de oneerlijke concurrentie van Nederlandse schepen, waarbij veel geloof wordt gehecht aan de suggestie, dat de NL. overheid het vervoer door Nederlandse schepen met tientallen procenten zou subsidiëren, zodat dezen tegen afbraaktarieven kunnen vervoeren. Hieruit volgt dan ook direct de roep om veel restrictievere cabotageregels.

Deze opstelling heb ik proberen te nuanceren door uit te leggen, dat in de achterliggende jaren van vlootvernieuwing veel fictief eigen vermogen in de NL. binnenvaart is gekweekt door via te hoge taxaties hoge financieringen mogelijk te maken, waarover dan vervolgens staatsgaranties werden verstrekt, maar waarbij aan de schippers geen geld werd/wordt verstrekt. De schepen mogen nu van de bank langer, dan anders zou hebben gekund, doorvaren, totdat dat fictieve eigen vermogen via vrijstelling van rente en aflossing is opgesoupeerd.

Voor rest van de sector is het crisis wegens de uitstraling van de vrachtprijzen van de grote schepen naar de kleine vaargebieden, vooral in het Noorden en Noord-oosten, maar ook op de Seine en Rhône: het wordt over steeds grotere afstanden interessant om lading vanaf klein vaarwater per vrachtauto aan te voeren naar laadplekken aan groot vaarwater. Uiteraard heeft ook de economische teruggang zijn invloed, containervervoer kampt met teruggang, nog extra benadeeld door de onredelijk dure overslagtarieven, van de graanhandel hoopt men, dat deze vanaf april weer wat zal verbeteren.

Verder is opvallend, dat als een rode draad aanwezig is de spijt, dat men het systeem van affichage, tarieven en verdeling via het CIS. te gronde heeft laten gaan, omdat men het in de achterliggende betere jaren zo nodig allemaal wel zelf kon. Met de nodige verwijten, wie wanneer waar de schuld van was. Compleet met een vurig pleidooi van een schipper, nooit CIS-lid geweest, om een nieuw samenwerkingsverband met dezelfde werkwijze op te gaan zetten, omdat zijn eigen ervaring bij het commerciële verband, waar hij inmiddels uit was gestapt, had geleerd, dat het belang van de leden ondergeschikt was aan dat van het kantoor.

### Concreet betreffende de vergaderingen:

Afgezien van deze vaststellingen (de achtergronden van de crisis) zocht men naar oplossingen.

In eerste instantie heeft men overleg op 17/2 en 8/3 afgedwongen met de overheid, bevrachters en verladers.

De conclusies daaruit waren erg teleurstellend:

- 1) Bevrachters en verladers willen geen vaststelling van een kostprijsdrempel vanwege het vrije-markt principe,
- 2) De overheid wil art. 209 (de wet betreffende het verbod onder de kostprijs aan te bieden / te werken niet toepassen, omdat die kostprijs nooit werd vastgesteld,
- 3) De Franse binnenvaart heeft hieruit moeten begrijpen, dat wetten worden gemaakt, zonder dat ze hoeven te worden toegepast, zodat ze ongestoord gehanteerd mogen worden door de lading-aanbieders, tot aan het faillissement toe.

Bij raadpleging door "La Glissoire" van ca. 750 schippers stond vrijwel iedereen achter de volgende 3 punten:

- 1) a) Met spoed moet er vastgesteld worden, beneden welke prijs er sprake is van "met verlies werken" Dit is nl. verboden bij wet (Art 209 du code du domaine Public Fluvial). In afwachting van de uitkomst van deze studie door de CNBA, wat een paar maanden tijd zal kosten, die veel schippers niet meer hebben: b) Het NL. NEA-rapport over kostprijzen uit 2003 wordt, aangepast met een infatiecorrectie, op het Franse vervoer toegepast en afgezet tegen de (eveneens geactualiseerde) VNF-tarieven uit 1994. Op de ledenvergadering van 17 april wordt beslist over het voorlopig invoeren hiervan in afwachting van het bekend worden van de kostprijsdrempel.
- 2) Voorafgaand hieraan zal La Glissoire op 14 april de bevrachters uitnodigen op basis van het kostprijs-beding een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan die deze drempel respecteert en waarbij de verhoudingen vastgesteld zullen in de werkwijze tussen klanten, bevrachters en vervoerders,
- 3) Er zullen, waar daar aanleiding toe is, controle-acties worden uitgevoerd op de toegepaste tarieven,

die kunnen resulteren in contact met de klant en evt. oponthoud van het betreffende transport tot het tarief is aangepast.

4) Van de overheid wordt gevraagd:

1) Per decreet art. 209 toe te passen, waarbij handelen in strijd hiermee tot vervolging zal leiden

2) Er (evt. via de CNBA) een vast omschreven controle-systeem op het naleven ervan wordt ingevoerd op basis van ook elders in de handel gebruikelijke openbare prijsaanbiedingen.

Hiertoe verzoekt "La Glissoire" de overheid om een onderhoud vóór 17 april, om op die datum de opstelling van de overheid aan de leden bekend te kunnen maken.

"La Glissoire" benadrukt, niet de confrontatie te zoeken, maar gezien de negatieve uitkomsten van de overleggen van 17/2 en 8/3 hoopt men zich op 17 april niet genoodzaakt te moeten zien, om met acties de meest elementaire rechten te moeten afdwingen.

Vrijheid van prijsvorming kan slechts worden verleend boven de wettelijke beloningsdrempel: Onder deze drempel is het geen vrijheid meer, maar misdaad.

Aldus opgemaakt,

Jos Evens.

p/s

Hedenmorgen een uitgebreid gesprek gehad met een Belgische collega van een 86-m. schip, waar men probeert met behulp van "Batellerie.be" (zie de website van dezelfde naam) een platform op te zetten, om initiatieven van samenwerking op basis van referentietarieven en een vorm van verdeling, zoals die in Frankrijk, Nederland (Eubo) en België, liefst ook met Duitsland, op basis van gelijkwaardigheid aan elkaar te koppelen. Zo mogelijk op basis van de "Wet Durant".

# Verslag ONZB/ ONTB vergadering 26 januari 2010

Aanwezig namens de ASV: Sunniva Fluitsma

Hierbij doe ik verslag van de belangrijkste onderwerpen van de vergadering

## 1 Overgangsbepalingen technische voorschriften

Onderstaand stuk is hierbij behandeld. Omdat het een definitief stuk lijkt en vanwege het feit dat dit nu al van toepassing zou moeten zijn lijkt het mij dat dit ook publiceerbaar is: *cursief heb ik de op- en aanmerkingen van de ASV erbij geschreven.*

### **De overgangsbepalingen van het ROSR en Richtlijn 2006/87/EG**

Het is wenselijk om in de richting van individuele ondernemers duidelijkheid te geven omtrent de toepassing van de hardheidsclausule bij de afloop van de overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) en de Richtlijn 2006/87/EG. Dit document is in overleg tussen het Nederlandse bedrijfsleven en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot stand gekomen en heeft het doel die duidelijkheid te scheppen.

Dit document heeft betrekking op binnenschepen (doelgroepschepen) waarop de overgangsbepalingen van het ROSR en de Richtlijn 2006/87/EG van toepassing zijn en die problemen ondervinden, of verwachten te ondervinden, bij het moeten voldoen aan één of meer bepalingen waarvan de overgangstermijn afloopt.

Uitgangspunt voor alle partijen blijft een inspanningsverplichting voor een individuele ondernemer om zijn schip zo goed mogelijk aan de eisen van het ROSR en de Richtlijn 2006/87/EG te laten voldoen. Schepen die bij toepassing van de hardheidsclausule uitstel of een langere dan wettelijke overgangstermijn verkrijgen voor bepaalde onderdelen van het schip, dienen bij verbouw of ombouw van die onderdelen aan de nieuwe eisen te voldoen (zoals dat geregeld is in zowel het ROSR als de Richtlijn 2006/87/EG).

De reguliere toepassing van de hardheidsclausule (zie hieronder punt 1) is buiten de in dit document beschreven onderwerpen onder punt 2 en verder, natuurlijk gewoon mogelijk. Binnen de CCR en bij de Joint Working Group van de EU is afgesproken dat daarmee coulant zal worden omgegaan.

Omdat de crisis in de binnenvaart de mogelijkheden voor extra krediet (die wellicht nodig is om te kunnen voldoen aan bepalingen waarvoor de overgangstermijn afloopt) beperkt, zal getracht worden een bijzondere toepassing van de hardheidsclausule te realiseren in de CCR en de EU. Er wordt gekozen voor de weg van de hardheidsclausule omdat een wijziging van de regelgeving eenvoudigweg te lang duurt. Met een eenvoudig criterium als een minimale noodzakelijke investering kan op korte termijn uitstel bereikt worden. Dit uitstel dient overigens door middel van een aanbeveling (met instemming van de lidstaten) door de CCR en de EU verleend te worden. Na het verlenen van de aanbeveling kan de IVW dit verwerken in het certificaat van onderzoek van het schip.

In de onderstaande punten wordt uitgeschreven wat als uitgangspunt gehanteerd zal worden bij de inzet van het Nederlandse bedrijfsleven en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de CCR en de EU.

#### 1. Algemeen uitgangspunt reguliere toepassing hardheidsclausule

Indien de hardheidsclausule regulier wordt toegepast (dus niet op grond van het onder punt 2 gestelde), is deze van toepassing gedurende de verdere levensduur van het schip, tenzij de betreffende delen van het schip worden vervangen of omgebouwd. Worden bestaande delen



vervangen door delen welke in technische zin en bouwwijze gelijk zijn, dan wordt dit niet beschouwd als vervanging (dit is de huidige wettekst).

## 2. Bijzondere toepassing hardheidsclausule vanwege de crisis

Indien de cumulatieve investeringen die als gevolg van de afloop van de overgangsbepalingen in 2010 in doelgroepschepen moeten worden gedaan een bedrag van €2500 overschrijden, kan een bijzondere aanspraak gemaakt worden op de hardheidsclausule, genoemd in Art 24.04, vierde lid. Deze bijzondere aanspraak bestaat erin dat bij verlenging van het certificaat van onderzoek in 2010 en 2011 niet aan de bepalingen waarvan de overgangsbepaling is afgelopen behoeft te worden voldaan. Het certificaat van onderzoek zal worden afgegeven voor de reguliere geldigheidsduur en op het certificaat zal worden aangetekend van welke overgangsbepalingen het schip gebruik blijft maken. Bij de vaststelling van de hoogte van de investering wordt uitgegaan van zoveel mogelijk eigen werkzaamheid van de schipper. Bij de vaststelling van de hoogte van de benodigde investering zal uitgegaan worden van de informatie van de schipper (vertrouwensbeginsel). In 2011 zal besproken worden of de termijn voor de bijzondere toepassing verlengd moet worden. Dit zal afhankelijk zijn van het herstel van de markt.

*Bij dit punt heeft de ASV uitgesproken dat als het zo gaat werken als het lijkt (gezien het voorbeeld aanvraagformulier) er in ieder geval een werkbare situatie lijkt te ontstaan.*

## 3. De overgangsbepalingen die op een later tijdstip aflopen

Vanuit het bedrijfsleven wordt de wens geuit om ook voor data in de toekomst een bedrag vast te leggen waarboven gebruik gemaakt zou kunnen worden van de hardheidsclausule. Het voordeel van een dergelijke benadering zou zijn dat een schipper nu al weet waar hij met zijn schip in de toekomst aan toe is. De overheid heeft moeite met een dergelijke generieke benadering; ieder schip is anders en bij toepassing van het criterium onevenredig hoge kosten zal ook rekening gehouden worden met de reeds gedane investeringen en de mate waaraan het schip al voldoet aan de regelgeving. Overeengekomen wordt dat nader onderzoek nodig is en dat daarvoor zo snel mogelijk stappen zullen worden gezet. Er zullen per scheepscategorie twee case studies opgepakt worden, waarbij ook het maximum geluidsniveau meegenomen zal worden. Het bedrijfsleven zal de categoriën benoemen en de IVW zal bij schepen die toch geïnspecteerd gaan worden voor verlenging van het certificaat extra onderzoek doen en metingen verrichten. Er zal naar gestreefd worden deze fase nog voor het eind van het jaar af te ronden. De volgende stap zal bespreking van de resultaten in EU en CCR zijn.

## 4. Maximum geluidsniveau, artikelen 3.04, lid 7, 7.01, lid 2 en 12.02, lid 5.

De huidige meting wordt bij 95% van max schroeftoerental gedaan (Nederlandse ROSR/EU dienstinstructie 5). In de Nederlandse regelgeving bestaat de mogelijkheid om het motorvermogen met maximaal 25% te reduceren (nationale beleidsregel nr. DGG/J-01/000693, stcrt.2001,14) waarbij overigens wel met een proefvaart moeten worden aangetoond dat het schip bij het gereduceerde vermogen voldoet aan de in hoofdstuk 5 omschreven manoeuvreereigenschappen.

Voor de doelgroepschepen zullen de geluidsmetingen plaatsvinden bij 75 % van het motorvermogen. Indien de schepen ook dan nog niet volledig kunnen voldoen aan de geluidseisen wordt van de toegelaten niveaus van de geluidsdruk afgeweken, mits in redelijke mate voorzieningen zijn getroffen om het geluidsniveau in de woning en de stuurhut zoveel mogelijk te reduceren.

*Bij dit punt heeft de ASV aangegeven dat bepaalde schepen niet kunnen voldoen aan de verplichte manoeuvreereisen bij een gebruikt motorvermogen van 75% (13 km per uur varen met een geladen spits bijvoorbeeld...)*

## 5. Gasdichte afscheiding woningen en machinekamers, artikel 3.03, lid 4.

De gasdichtheid van verblijven en stuurhut is in voldoende mate aangetoond wanneer door middel van geschikte brandwerende afdichtingspluggen en afdichtingskit de gasdichtheid is gerealiseerd. Dit wordt gecontroleerd met een visuele inspectie.

#### 6. Dubbele stuursystemen, artikel 6.06, lid 1.

Door IVW zal een duidelijke toelichting op de bestaande regelgeving geschreven worden.

*Bij dit punt heeft de ASV aangegeven dat de investering onevenredig groot is in een aantal gevallen. Als voorbeeld heeft de ASV het hydraulisch stuurwerk genoemd dat 25.000 kost en waarvan de "opbrengst" in veiligheid toch zeer beperkt blijft.*

#### 7. Verbod dagtanks boven motoren en uitlaten, artikel 8.05, lid 4.

Vanwege de discrepantie tussen de bepaling zelf en de tekst van de overgangsbepaling, worden de huidige voorschriften met betrekking tot de dagtank boven de motoren besproken. Inzet is een situatie waarin een dagtank zich wél boven de motor of uitlaat mag bevinden mits voorzien van een deugdelijk en professioneel aangebrachte opvanginrichting die olie lekkage opvangt en alarmeert voordat gevaarlijke situaties ontstaan. Dit kan vervolgens met een nog op te stellen dienst aanwijzing worden beschreven.

#### 8. Lichtdoorlaatbaarheid ruiten stuurhuizen, artikel 7.02, lid 5.

Er worden drie deel terreinen onderscheiden waarop beslissingen genomen moeten worden: a) hercertificering, b) handhaving en c) kwalitatief onderzoek naar de effecten van de huidige eisen.

Ad a) Voor de periode tot 2011 kan gebruik gemaakt worden van de bijzondere toepassing van de hardheidsclausule voor deze eis (zie onder punt 2).

Ad b) Aan de handhavingsinstanties in de CCR en de EU zal verzocht worden in deze periode een terughoudend verbaliseringsbeleid te voeren. (de autoriteit aanspreken in plaats van schipper bij geconstateerde gebreken)

Ad c) Het bedrijfsleven zal verzoeken om het onderwerp op het werkprogramma van JWG en RV te plaatsen, waarna overheid en bedrijfsleven een geconcentreerd onderzoek zullen doen.

#### 9. Hoofdstuk 12

Overwogen wordt de voorschriften met betrekking tot de priveverblijven zodanig te herformuleren dat deze niet ingrijpen in de privacy van de schipper/eigenaar en zijn gezin..

## **2 Rapport geluidsmeting door Vereniging van Waterbouwers**

Men heeft een rapport opgesteld omdat In 2015 het onderscheid tussen nieuwe en oude schepen (jonger en ouder dan bouwjaar 1976) komt te vervallen. Alle schepen varende op de Rijn moeten per 2015 voldoen aan de nieuwe geluidseisen. Binnen de Vereniging van Waterbouwers zijn ondernemers georganiseerd die werken in de zogenoemde natte waterbouw. In de natte waterbouw worden met varende en drijvende materiele projecten en werken uitgevoerd, zoals bagger-, kust- en oeverwerken.

In opdracht van de Vereniging van Waterbouwers heeft SIGHT ruimte en milieu geluidsmetingen verricht aan boord van 32 binnenvaartschepen. Ook zijn metingen op afstand verricht aan 42 binnenvaartschepen varende over de rivier de Waal. De metingen zijn verricht om na te gaan in hoeverre de huidige schepen kunnen voldoen aan de geluidsnormen zoals opgenomen in de nieuwe Binnenvaartwet met het Binnenvaartbesluit en de daaraan vastzittende regelingen.

### **Samenvatting meetresultaten**

Het is een indrukwekkend rapport waarbij de samenvatting kan zijn:

De machinekamer levert de minste problemen op: tenminste als er geen alarm afgaat (97% voldoet, maar bij een alarm is dat nog slechts 25%)

Wat stuurhut betreft voldoet het merendeel aan de geluidsnormen (81%) tenzij er sprake is van een (bilge) alarm, dan voldoet minder dan de helft (41%) aan de geluidsnormen. Het grootste probleem vormt de slaapruiimte. Waar de woonruimte (zonder alarm) nog 46% scoort, voldoet de slaapruiimte slechts in 8% (!) van de gemeten schepen.

*Dat zou betekenen dat bij al deze schepen (semi) continuevaart niet meer mogelijk is. Nog los van de andere problematiek wat betreft geluidseisen.*

### **3 Enquête gevolgen CCR eisen door de Vereniging van Waterbouwers**

Ook heeft de vereniging van waterbouwers een enquête gehouden onder een deel van haar leden. Een deel van de resultaten (gemiddelde eerste investering van 16.000) is al in de publiciteit gekomen. In deze enquête is gekeken in hoeverre bestaande schepen aan de CCR eisen t/m 2015 voldoen. Het is goed dat dat inderdaad bekeken wordt. De ASV heeft hierop aangegeven dat o.i dat bedrag van 16.000 heel laag ingeschat lijkt, wetende welke offertes er bij de ASV liggen (alleen dubbel hydraulisch stuurwerk kost al 25.000)

### **4 Stand van zaken wijzigingen Verkeersregelgeving**

- Scheepvaartverkeerswet
- 10<sup>e</sup> Wijzigingsbesluit Binnenvaartpolitierglement en SRW, SRE, SRKGT
- Regeling Communicatie Rijksbinnenwateren
- Aanpassingen CEVNI (Doc: OTVB-ONZB 2010.01.04)

Dit is zo'n waanzinnig ingewikkeld en omvangrijk document, als men het wil bestuderen kan men het bij mij opvragen (SF)

### **5 Handhaving Binnenvaartwet**

- Toelichting Leendert Korvink (Doc: OTVB-ONZB 2010.01.05)

#### **Gedagsverandering bij overtreding**

Toezicht gericht op naleving

De toezichthouder heeft als taak om het nalevingsniveau van de Binnenvaartwetgeving te optimaliseren om de veiligheid en de in sociaaleconomische opzicht goede bedrijfsuitoefening ook daadwerkelijk in de binnenvaart te bereiken.

#### Zacht optreden waar het kan, hard waar het moet

De toezichthouder hanteert hierbij als strategie: 'zacht optreden waar het kan en hard waar het moet'. Deze strategie is reeds op verschillende manieren uitgewerkt in de wet- en regelgeving. Te denken valt hierbij aan systematiek van de keuze in bestuurlijke boete, het onderbreken van het gebruik van het schip, en interventies die uit de Algemene Wet Bestuursrecht volgen. Deze instructie werkt deze strategie verder uit.

Kern van de bestuurlijke handhaving is dat deze, zoveel mogelijk, moet leiden tot gedragsverandering van degene die de wet heeft overtreden. Ten eerste wordt de intensiteit (o.a. pakkans) en aard van de handhaving gericht op de mate van naleving. Ten tweede hanteert de toezichthouder een passende interventie (bijvoorbeeld waarschuwing, boete, stillegging) in geval van overtreding. Ten derde zorgt de inspectie ervoor dat de sanctie snel wordt afgehandeld. Ten vierde wordt in geval van recidive het boetebedrag van de bestuurlijke boete verhoogd.

Handhaving wordt in meerdere vormen gehouden. Ondernemers met een laag nalevingsniveau zullen hierdoor in hetzelfde marktsegment meer toezichtdruk ervaren en de ondernemers met een hoog nalevingsniveau juist minder toezichtdruk. Dit vertaalt zich in het straffen van slecht nalevende ondertoezichtstaanden en het belonen van goed nalevende ondertoezichtstaanden. Handhaving constateert het naleefniveau met domeinbrede steekproeven.

De ondertoezichtstaande blijft uiteraard zelf verantwoordelijk voor de goede naleving van de wet. De toezichthouder neemt maatregelen, zoals bijvoorbeeld informatieverstarring en compliance assistance, om dit te bevorderen en te bewaken.

### Bevoegdheden

Een toezichthouder is aantoonbaar bevoegd als hij zich tijdens een inspectie op verzoek kan identificeren als medewerker van een bevoegde dienst, zoals aangegeven in de Binnenvaartwet en de Binnenvaartregeling.

Hieruit volgt dat dit de ambtenaren, die belast zijn met toezicht en opsporing, betreft van de volgende diensten:

- a. Politie
- b. Inspectie Verkeer en Waterstaat
- c. het Gemeentelijk Havenbedrijf te Amsterdam;
- d. het directoraat-generaal Rijkswaterstaat van het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- e. het Havenbedrijf NV te Rotterdam;
- f. de Arbeidsinspectie.
- g. de provincies Friesland, Groningen en Overijssel.
- h. gemeenten Aalsmeer en Amsterdam

Naast de bestuurlijke handhaving vindt tevens strafrechtelijke handhaving plaats in het teken van opsporing. De bevoegdheid voor de opsporingsambtenaren volgt (o.a.) uit artikel 45 van de Binnenvaartwet.

Na dit verhaal heb ik (SF) aangegeven dat wij ons zorgen maken over al die bevoegdheden bij al die instanties. Wij worden zo opgejaagd wild. Bovendien heb ik uitgesproken (namens de ASV) dat wij ons ook zorgen maken over de kennis en ervaring van al diegenen die die opsporingsbevoegdheid hebben. Ik heb zo wat voorbeelden gegeven van opmerkingen van sluis- en brugwachters die duidelijk geen kennis van zaken hebben maar straks wel ons dwars kunnen zitten met al die bevoegdheden. Men heeft mij gezegd dat men een specifieke opdracht krijgt waarover men zou kunnen/ mogen handhaven. Ik stel voor dit goed te bekijken en op tijd te reageren.

Ook heb ik aangegeven dat men een systeem moet uitwerken waarbij de schipper (als er niets bijzonders aan de hand is) niet meer dan 1 controle per jaar mag verwachten. Dat gaat veel tijd kosten zegt men, en zal nog zeker 2 jaar duren voordat men de systemen op elkaar afgestemd heeft.

- Aanwijzing rusttijden, vaartijden, bemanningssterkte en stilleggen van schepen, 30 juni 2009
- Marifoonverkeer Schip-Wal is nog niet opgenomen, in de eerstvolgende wijziging n.a.v. Binnenvaartwet wordt 't meegenomen

Nb. RWS kan ook stilleggen zonder Aanwijzing OM als verkeersaanwijzing

## **6 Taalbeheersing**

Een heikel punt waarbij ik even aangeef wat eraan vooraf gegaan is

### **Onderstaande is al het vorige overleg (mei 2009 besproken:)**

Beleid V&W

- In 2004 Brief aan de Tweede Kamer:
  - Verkeersposten binnenvaart ondersteunen ook Duits
  - Verkeersposten in weefgebieden ondersteunen ook Engels
  - In weefgebieden wordt waar nodig Engels-Duits vertaald

Duitsland heeft een oproep gedaan aan de delegaties om een gezamenlijk (handhavings)beleid te voeren ten aanzien van taalbeheersing: schip stilleggen totdat de bemanning aan boord is die de taal wel machtig is. Nederland spreekt uit dat er wel een nautische aanleiding moet zijn voor het stilleggen bijvoorbeeld wanneer een schip niet reageert op een oproep.

Ik (SF) gaf aan dat er volgens mij een gevaarlijke situatie moet zijn ontstaan voor men een schip stil mag leggen. Volgens de voorzitter ontstaat er automatisch een onveilige situatie als mensen de taal niet machtig zijn en je dus niet kunt communiceren. Mij lijkt dat wat kort door de bocht.

De CBRB, kantoorbonden en vereniging Schuttevaer juichen het handhavingsbeleid, waarbij schepen stil kunnen worden gelegd wanneer de kapitein niet de vereiste taal spreekt, toe.

De volgende conclusies zijn besproken, naar aanleiding van de Ronde Tafelconferentie "taalbeheersing in de binnenvaart"

Van schipper en bemanningsleden vereiste talenkennis:

Engels zal op termijn (men spreekt van 5 jaar, maar in dit overleg denkt men dat dat termijn veel te kort is) gemeengoed worden maar voorlopig blijft Duits de voertaal.

Schip-wal communicatie:

In de toekomst kan men op de volgende wijzen communiceren: of in de taal van het land waarin men zich bevindt, of in het Duits.

Op mijn vraag (SF) of het echt veiliger is personeel (verkeersposten ed) te verbieden Frans te spreken als een schipper bijvoorbeeld wil weten wat de weersverwachtingen zijn op het IJsselmeer wordt mij verteld dat dat is zodat men niet aansprakelijk gesteld kan worden in verband met miscommunicatie.

Taalbeheersing aan boord

Zowel vanuit veiligheidsperspectief als vanuit sociaal opzicht moeten bemanningsleden met elkaar kunnen communiceren.

Toetsing taalbeheersing

Er is voorgesteld taalbeheersing te toetsen bij het behalen van marifonie-certificaat en het Rijnpatent.

Uit het Verslag overleg ONZB/OTVB 2009

De discussie omtrent taalbeheersing leidt mogelijk tot aanpassing van de regels voor communicaties tussen schepen en walstations. Daarvoor is thans uitsluitend de taal van het land voorgeschreven. In de praktijk ondersteunen alle verkeersposten in NL en FR ook Duits. In NL is het ministerieel beleid om Nederlands, Duits en Engels te ondersteunen op de verkeersposten. N.B: géén Frans.

Met betrekking tot deze regels heeft Duitsland opgeroepen om alle schepen die de taal niet machtig zijn, stil te leggen totdat een schipper aan boord is, die wél de taal machtig is. NL zal in het najaar van 2009 hiermee starten. Er zal niet worden uitgelokt, maar wanneer een schip niet kan communiceren met de verkeersposten, wordt het stilgelegd. E.e.a. vindt plaats in overleg met het OM en wordt geborgd in de aanwijzing stilleggen van schepen.

**De huidige situatie: Voorschriften en handhaving (Doc: OTVB-ONZB 2010.01.06)**

Regels voor taalbeheersing (art. 3.1.5. RAINWAT):

Marifoonverkeer tussen scheep- en walstations moeten worden gevoerd in de taal van het land waar het walstation zich bevindt.

Marifoonverkeer tussen schepen moet worden gevoerd in de taal van het land waar men zich bevindt. Bij moeilijkheden om elkaar te verstaan, moet de taal worden gebruikt die is aangegeven in het scheepvaartpolitiereglement. In de landen waar dat reglement niet bestaat, kan Duits, Frans of een andere passende taal worden gebruikt.

### Stilleggen van schepen

Naar aanleiding van overleg met OM, opgenomen in Aanwijzing: Ernstig gevaarzettend gedrag: Is het door geen van de opvarenden voldoende beheersen van de voor het marifoonverkeer voorgeschreven taal, waarbij voor het marifoonverkeer tussen schepen naast het Nederlands het gebruik van het Duits en Engels wordt toegestaan;

### Handhavingsbeleid

#### •Handhavingsstrategie Taal:

–RWS lokt niet uit; als bij regulier contact vermoeden ontstaat, dan controle-vragen (navigatie-inhoudelijke vragen):

1. Wie ben je?
2. Wat voor schip heb je?
3. Waar ben je?
4. Waar ga je heen?

–Geluidsband wordt bewaard

–Drie mogelijkheden:      1. Waarschuwen  
   2. PV op grond 4.05 BPR  
   3. Stilleggen (bij gevaarlijk gedrag)

–RWS gaat aan boord; gebruikt telefonische Tolkendienst

–Verkeersposten en politie worden ingelicht

### **Huidige situatie 2010**

Inmiddels is er veel commotie ontstaan uit het vasthouden van Franse schepen die al jaren zonder problemen in Nederland varen. Het blijkt nu dat men de zaken niet zo hard wil spelen als sommige handhavers nu uitvoeren. Nu gaat men er ook vanuit dat een schip alleen stilgelegd dient te worden als er een gevaarlijke situatie ontstaat.

Ook heeft men een vragenlijst die een soort standaardvragen behelst waaruit moet blijken of men de meest elementaire vorm van communicatie beheerst.

### **7 . Dienstdoende minimumbezetting**

Duitsland heeft een voorstel ingediend ten aanzien van de dienstdoende minimum-bezetting: naast de schipper/stuurman dient er te allen tijde een tweede bemanningslid wakker en nuchter te zijn (over het wel/niet aanwezig moeten zijn in de stuurhut wordt hier niet gesproken)

Nederland is het eens met het feit dat een tweede persoon nuchter dient te zijn maar die hoeft niet perse wakker te zijn, men mag ook rusten.

Ik heb aangegeven dat het ook niet anders kan want je moet tenslotte (bij A2 vaart) aan je rusttijd voldoen. Dat kan niet als je wakker moet blijven.

Het gaat over de documenten RP 09 (10) en RP (09) 11. In dit laatste document staat de visie en reactie van EBU en ESO over dit onderwerp. Dit was al de vorige vergadering besproken. Het ziet er nu naar uit dat men inderdaad begrijpt dat men niet kan rusten als men tegelijkertijd aanwezig moet zijn.

### **8 Vrij zicht**

- Resultaten expertgroep vrij zicht

Deze groep lijkt maar niet te functioneren. Net als verleden jaar is gezegd dat als men niets doet dit door anderen overgenomen moet worden.

**Einde vergadering**

## Voorbeeld crisis aanvraag hardheidsclausule

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT  
EMPFEHLINGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN  
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

Crisis-Aanbeveling Nr. .... /2010

Volgens het Reglement Schepen Onderzoek op de Rijn, Artikel 24.04, vierde lid danwel de Europese richtlijn 2006/87/EG, artikel 24.04, vierde lid of artikel 24a.04, vierde lid, is het toegestaan om met

**mps “BLANCO “**

bouwjaar \*\*\*\*, met het Unieke Europese Scheepsidentificatienummer \*\*\*\*\* en (ldnr \*\*\*\*\* ), te varen met de in de bijlage aangegeven afwijkingen op de overgangsbepalingen.

### Voorwaarden:

1. Deze aanbeveling is geen ontheffing voor de in de bijlage vermelde overgangsbepalingen maar slechts uitstel tot de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek.
2. Indien het schip verbouwd of omgebouwd wordt kan geen aanspraak meer gedaan worden op overgangsbepalingen, noch op de in de bijlage genoemde artikelen.
3. De gezamenlijke kosten die gemaakt moeten worden om aan de overgangsbepalingen te voldoen bedragen meer dan € 2500,=
4. De scheepseigenaar verklaart dat hij door de economische crisis in de binnenvaart niet in staat is de noodzakelijke investeringen uit te voeren.
5. De scheepseigenaar geeft in een bijlage aan voor welke overgangsbepalingen deze aanbeveling geldig is. Daarbij is per overgangsbepaling aangegeven wat de (geschatte) kosten zijn om aan de regelgeving te voldoen.
6. De commissie van Deskundigen vermeldt de artikelen die niet overeenkomstig het reglement zijn uitgevoerd in het certificaat van onderzoek bij punt 52.
7. De eigenaar geeft bij aanvraag van het onderzoek van zijn vaartuig de ingevulde lijst met noodzakelijke overgangsbepalingen aan de inspecteur.

### Bijlagen:

- Lijst met overgangsbepalingen waaraan het vaartuig niet voldoet tot de eerstvolgende verlenging van het certificaat van onderzoek, inclusief de (geschatte) bedragen die nodig zijn om aan de regelgeving te voldoen.

- Verklaring van de eigenaar dat hij door de economische crisis niet in staat is de noodzakelijke investeringen uit te voeren.

Naam schip:	Datum:
ENI- nummer:	Aanvraagnummer:
Soort vaartuig:	ID nummer:
Ligplaats:	Inspectie:
Expert:	Proefvaart: <b>Ja / nee</b>

---

Inspectie uitgevoerd tbv verlengen geldigheidsduur Certificaat van Onderzoek waarbij de eigenaar aangeeft gebruik te maken van de hardheidsclausule middels de crisis-aanbeveling.

**Uit te voeren punten 2010 overgangsbepalingen:**

*(door eigenaar de artikelen te markeren waaraan het schip reeds voldoet)*

N = Artikel is NIET conform de reglementen aangepast (bedrag invullen); Art. komt bij punt 52 in CvO

OK = Overgangsbepaling is aangepast en schip is conform reglement

ARTIKEL	N	OK	beknopte OMSCHRIJVING
3.03, lid 2			Verblijven
3.03, lid 4			Gasdichte afscheiding van verblijven van machinekamers
3.03, lid 5(2)			Bewaking op afstand van deuren in het hekschot
3.04, lid 3(2)			Isolaties in machinekamer
3.04, lid 3(3,4)			Openingen in machinekamers
6.01, lid 3			Helling en omgevingtemperatuur
6.02, lid 1			Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks
6.02, lid 2			In bedrijf 2 <sup>de</sup> aandrijving een handeling
6.03, lid 1			Geen andere verbruikers op hydraulische installaties
6.03, lid 2			Laag niveau alarm op beide tanks
6.05, lid 1			Automatische ontkoppeling van het stuurwerk
6.07, lid 2a			Laag niveau alarm op beide tanks en alarm op systeem druk
6.07, lid 2 <sup>e</sup>			Bewaking van het buffersysteem
7.02, lid 5			Gekleurde vensters
7.03, lid 8			Automatisch omschakelen op een andere stroombron
7.04, lid 2			Machinebediening
7.04, lid 3			Signalering, vooruit / achteruit
7.04, lid 9(3)			Bediening door middel van een hefboom
7.04, lid 9(4)			Aangeven van de stuwkracht
7.09			Alarminstallatie
7.12, 1			In de hoogte verstelbare stuurhuizen
7.12, 2,3			In de hoogte verstelbare stuurhuizen

Indien de eigenaar gebruik maakt van de hardheidsclausule dient hij PER ARTIKEL aan te geven wat de (geschatte) kosten zijn voor hem om het vaartuig aan de voorschriften te laten voldoen.



Voor snelle afhandeling van de aanvraag kan het bedrag in de tweede kolom (N) ingevuld worden.

ARTIKEL	N	OK	beknopte OMSCHRIJVING
8.02, lid 1			Beveiliging van machine-installaties
8.03, lid 2			Aangeven van het kritieke peil
8.03, lid 4			Inrichting voor automatische reductie van het toerental
8.05, lid 3			Geen brandstoftank voor het aanvaringsschot
8.05, lid 4			Geen brandstoftanks en appendages boven machine-installaties
8.05, lid 6			Inrichtingen en afmetingen ontluchting/verbindingsleidingen
8.05, lid 9(2)			Peilinrichtingen moeten tot aan de hoogste vulstand afleesbaar zijn
8.08, lid 8			Ontoelaatbaarheid geen terugslagklep naar laadruim
8.08, lid 10			Peilmogelijkheden voor vullingen van de ruimten
8.09, lid 2			Inrichtingen voor verzamelen oliehoudend water en afgewerkte olie

(24.04, lid 2; Indien kiel voor 01 juli 1983 is gelegd behoeven niet aan overgangsbepalingen H9 te voldoen)

9.01, lid 2b			Schema van hoofd- en noodschakelbord
9.01, lid 3			Omgevingstemperatuur in het schip en aan dek
9.02, lid 1-3			Systemen voor de energieverzorging
9.12, lid 3b			Aardfoutbewaking
9.13			Noodschakelaars
9.14, lid 3(2)			Eenpolige schakelaars in was, badkamers niet toegestaan
9.15, lid 2			Minimale doorsnede van de aders 1,5 mm <sup>2</sup>
9.15, lid 10			Kabels naar beweegbare stuurhuizen
10.01			Ankeruitrusting
10.03, lid 1			Europese norm, plaats blustoestellen
10.03, lid 2			Geschiktheid voor brandklasse A, B en C
10.03, lid 4			Hoeveelheid CO <sub>2</sub> en inhoud van ruimten
10.05, lid 2			Opblaasbare zwemvesten
11.05, lid 2,3			Toegang tot de werkplekken
11.07, lid 2,3			Klimvoorzieningen
11.10			Luiken
11.11			Lieren
11.13			Opslag van brandbare vloeistoffen

Indien de eigenaar gebruik maakt van de hardheidsclausule dient hij PER ARTIKEL aan te geven wat de (geschatte) kosten zijn voor hem om het vaartuig aan de voorschriften te laten voldoen.

Voor snelle afhandeling van de aanvraag kan het bedrag in de tweede kolom (N) ingevuld worden.

ARTIKEL	N	OK	beknopte OMSCHRIJVING
15.01 lid 1c			Algemene bepalingen

15.01 lid 1d			nvt 9.14, lid 3 zin 2
15.01 lid 2c			Verboden installaties
15.01 lid 2d			Verbod van verwarmingen met vaste brandstoffen bedoelt in art 13.07
15.02 lid 12			Alarminstallatie in het stuurhuis, die aangeeft welke schottendeur geopend is
15.06 lid 2			Kasten en ruimten voor brandbare vloeistoffen
15.08 lid 2			Eisen aan luidsprekerinstallatie in het passagiersgedeelte
15.08 lid 3			Eisen aan de alarminstallatie
15.08 lid 3c			Alarminstallatie voor waarschuwen van de bemanning en het boordpersoneel
15.08 lid 4			Bilge-alarm voor iedere waterdichte afdeling
15.08 lid 5			Twee gemotoriseerde lenspompen
15.08 lid 7			Openen van koelruimten
15.08 lid 8			Automatische ventilatie voor CO2 kast installaties in ruimten
15.08 lid 9			Verbandtrommels
15.09 lid 1,1			Reddingsboeien op voor passagiers bestemde dekken
15.09 lid 2			Individuele reddingsmiddelen voor het personeel
15.09 lid 3			Inrichtingen voor het veilig van boord brengen
15.09 lid 4			Individuele reddingsmiddelen voor passagiers
15.09 lid 4			Soort reddingsmiddelen
15.09 lid 10			Bijboot uitgerust met motor en verstelbare schijnwerper
15.09 lid 11			Draagbaar
15.11 lid 9			Wanden van dek tot dek als bedoeld in het tweede lid
15.11 lid 17			Brandmeldsysteem voor schepen voor dagtochten
15.12 lid 1			Draagbare blustoestellen in keukens en in de nabijheid van ruimten waarin
15.12 lid 1c4			Branddekens in keukens, kapsalons en parfumerieën
15.12 lid 2a			2 <sup>de</sup> bluspomp
15.12 lid 3bc			Druk en lengte van de waterstralen
15.12 lid 4			Aansluitingen van blusinstallaties en kranen
15.12 lid 5			Brandslangen binnenin het schip
15.12 lid 6			Materialen, beschermen tegen uitvallen
15.12 lid 7			Vermijden van de mogelijkheid dat pijpleidingen bevroren
15.12 lid 8b			Onafhankelijk functioneren van bluspompen
15.12 lid 8c			Lengte van de waterstralen op alle dekken
15.12 lid 8d			Opstelling van de bluspompen, voor het hekschot
15.13			Veiligheidsorganisatie

Indien de eigenaar gebruik maakt van de hardheidsclausule dient hij PER ARTIKEL aan te geven wat de (geschatte) kosten zijn voor hem om het vaartuig aan de voorschriften te laten voldoen.

Voor snelle afhandeling van de aanvraag kan het bedrag in de tweede kolom (N) ingevuld worden.

## Beperking regelgeving

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat vroeg ons om mee te denken over de wijze waarop de regeldruk verminderd zou kunnen worden.

Daarop heeft de ASV het volgende antwoord gegeven.

### Prioriteiten volgens de ASV.

Naar aanleiding van de bestaande ( door u voorgestelde) prioriteiten kan de ASV zich van harte achter de volgende prioriteiten scharen:

- Vervoerders, inzamelaars, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen moeten zich voortaan kunnen inschrijven bij een centraal loket in Europa en bedrijven die handelen in ongevaarlijke stoffen moeten enkel een meldingsplicht hebben (op dit punt dient de EU-wetgeving aangepast te worden). **ook voor de binnenvaart!! (NIWO)**
- Vaarbewijzen, vaarpatenten, opleidingsniveaus en de inhoud van de kwalificaties van bemanningen dienen geharmoniseerd te worden. Een oplossing zou kunnen zijn om een Europees groot vaarbewijs te creëren.
- Regelgeving tussen EU lidstaten gelijk schakelen
- Verklaringen van lidstaten dienen onderling erkend te worden om zo dubbele controles te voorkomen. Dit geldt wat de ASV betreft voor alle verklaringen, (niet alleen ADNR). Hetzelfde zou moeten gelden voor verklaringen betreft bijvoorbeeld het alleen mogen varen, afvalstoffen vervoeren etc.

### Wij missen echter nog een aantal “prioriteiten”

#### Prioriteiten die o.i. ontbreken zijn:

- **Aanpassen van de uitvoering van het SAV.** Het scheepsafvalstoffenverdrag. Door betere voorzieningen zorgen dat het SAV werkbaar wordt en ervoor zorgen dat de bewijslast van inname en schoon opleveren van het scheepsruim enkel bij de afnemer van de goederen komt te liggen.

Uitleg: Bij volledige uitvoering van dit verdrag wordt de binnenvaart dusdanig onaantrekkelijk voor de klant dat de kans groot is dat men daardoor overstapt op een andere vervoersmodaliteit. Te ingewikkeld en te duur.

uitleg: voorbeeld: . De voorschriften van reiniging komen slecht overeen met de aanwezige voorzieningen. Er komen hoge kosten voort vanwege het reinigen van een ruim doordat een schip bijvoorbeeld in Duitsland gelost in Nederland zal moeten laten reinigen en de rekening bij de klant doorberekend moet worden.

Daarnaast is het zo dat schippers beboet kunnen worden als men geen losverklaring heeft maar afhankelijk is van de medewerking van de klant. Praktisch gezien is het een slecht uitvoerbaar verdrag.

**Tijdsbestek:** in wezen had dit al geregeld moeten zijn voordat zo'n regel ingevoerd wordt. Dat betekent dat men dus z.s.m moet zorgen dat dit aangepast wordt. Wat ons betreft kan het beter geschrappt worden en pas invoeren als aan alle voorwaarden voldaan is

- **Voor het laden wordt de vervoersmodaliteit gecontroleerd op schoon, leeg en droog (ruim).** Diervoeder vervoer zou in alle modaliteiten aan dezelfde regelgeving en controle onderhevig moeten zijn, (GMP). Nu worden bijvoorbeeld de (trein)wagons niet of nauwelijks gecontroleerd (door externe controles in Frankrijk), dat is oneerlijke concurrentie. Wat de ASV betreft is het voorstel de oude situatie weer van toepassing te maken: voor het laden wordt de vervoersmodaliteit gecontroleerd op schoon, leeg en droog (ruim). De huidige situatie is slechts het op papier indekken voor schadeclaims maar heeft weinig te maken met het zeker zijn van een goede manier van (dier)voeder vervoer.
- **CCR regelgeving (ROSR): De Europese Commissie moet uitspreken dat vrachtschepen beneden de 1500 ton uitgezonderd zijn van de verplichting om te moeten voldoen aan de eisen zoals bij nieuwbouwschepen geldt, tenzij aangetoond welke specifieke**

**maatregelen noodzakelijk zijn in verband met voorgedane ongevallen toe te schrijven aan het ontbreken van een van deze voorschriften.**

U maakt in uw schrijven een voorbehoud betreffende regelgeving ten opzichte van zeilschepen en terecht. Deze schepen zouden niet moeten verdwijnen enkel vanwege regelgeving waarvan de "opbrengst" (veiligheid) minder is dan de "kosten" (verdwijnen van deze historische schepen). Het zal u niet ontgaan zijn dat er veel discussie is over het voortbestaan van de kleinere binnenvaartschepen. Aangezien nieuwbouw daarvan onbetaalbaar blijkt en men juist de kleinere schepen in de toekomst hard nodig heeft. Rekening houdend met het feit dat juist deze schepen momenteel snel verdwijnen is het noodzakelijk als Europa de verantwoordelijkheid te nemen om af te spreken deze schepen een toekomst te geven. Als men wil aandringen rekening te houden met de Zeilschepen die men wil behouden en daar Europese landen op aan wil spreken, dan zou men ook diezelfde intentie kunnen uitspreken over het behoud van de oudere binnenvaart, in ieder geval als men werkelijk meent wat men zegt: dat men de kleinere binnenvaart wil behouden.

**Tijdsbestek:** Dit zou op zo kort mogelijk termijn moeten gebeuren omdat momenteel vele schippers van kleine schepen het bijltje erbij neer gooien. Eenmaal verdwenen is voor altijd verloren. Mensen hebben geen vertrouwen meer in de toekomst.

- **De beperkingen in het aantal dagen dat buitenlandse schepen in Frankrijk goederenvervoer over water mogen verrichten dient opgeheven te worden (liberalisatie).**

Er wordt gesproken over cabotage, maar dan alleen in verband met vervoer over de weg. Wij zien niets over de regeling die Frankrijk ingesteld heeft over het maximaal aantal dagen dat schepen in Frankrijk mogen zijn (met een enorme boete en zelfs gevangenisstraf als dreiging). Op dit moment hebben Franse schippers voorgesteld dit nog aan te scherpen (cabotage). Naar aanleiding van de door uw genoemde prioriteit: "De beperkingen in het aantal ritten cabotage in goederenvervoer over de weg dient opgeheven te worden (liberalisatie). Tevens dient er een duidelijke internationale definitie van cabotage overeengekomen te worden."

- **Controlelast van de binnenvaart: op zo kort mogelijk termijn (1 jaar) worden de (internationale) systemen zo op elkaar afgestemd dat een schip dat aan alle eisen voldaan blijkt te hebben niet meer dan 1 maal per jaar gecontroleerd wordt.**

Uitleg: Het aantal controlemomenten voor de binnenvaart is enorm groot. Men voelt zich opgejaagd wild. Dat zou niet nodig hoeven zijn.

- **prive waarborgen bij woning: De Europese Commissie moet uitspreken dat bij vrachtschepen de prive vertrekken uitgezonderd zijn van controles als er geen specifieke verdenking is van een strafbaar feit.**

Uitleg: Bij controles wordt er steeds minder rekening gehouden met het feit dat men woont op een schip. Nu is het al zo dat men met honden en al de woning binnenvalt, en duikers onder een schip laten zoeken terwijl dat een routinecontrole is en men geen specifieke verdenking heeft (Frankrijk)

- **medische controles in de binnenvaart zouden beperkt dienen te worden, Gelijkgesteld aan controles rijbewijzen (personenauto's)**

De ASV lijkt een minimaal de zelfde of lichtere controle (als bij rijbewijzen) voor de binnenvaart op zijn plaats gezien het risicoprofiel.

- **Bij het uitvoeren van Natura 2000 dient rekening gehouden te worden met het voortbestaan van de binnenvaart(havens, vaarwegen, oppervlaktewateren)**

- **regelgeving moet voorkomen dat verliezen van een modaliteit op de schouders van een andere terechtkomen,**

uitleg: de exploitatie verliezen van de Betuwelijn worden nu aangezuiverd door de overheid. Daarmee kan de vrachtprijs per vervoer over spoor omlaag. Dat gaat ten koste van vervoer over water en is oneerlijke concurrentie.

**Welke 5 prioriteiten zou de ASV kiezen?** Een moeilijke vraag maar we proberen het toch te beantwoorden.

1. CCR regelgeving (ROSR): De Europese Commissie moet uitspreken dat vrachtschepen beneden de 1500 ton uitgezonderd zijn van de verplichting om te moeten voldoen aan de eisen zoals bij nieuwbouwschepen geldt, tenzij aangetoond welke specifieke maatregelen noodzakelijk zijn in verband met voorgedane ongevallen toe te schrijven aan het ontbreken van een van deze voorschriften

2. Controlelast van de binnenvaart: op zo kort mogelijk termijn (1 jaar) worden de (internationale) systemen zo op elkaar afgestemd dat een schip dat aan alle eisen voldoan blijkt te hebben niet meer dan 1 maal per jaar gecontroleerd wordt.

3. prive waarborgen bij woning: De Europese Commissie moet uitspreken dat bij vrachtschepen de prive vertrekken uitgezonderd zijn van controles als er geen specifieke verdenking is van een strafbaar feit.

4. regelgeving moet voorkomen dat verliezen van modaliteit op de schouders van een andere terechtkomen,

5. Regelgeving tussen EU lidstaten gelijk schakelen:

- vaarbewijzen
- afvalstoffen
- alleen-varen
- etc

Wij zijn benieuwd of we gaan merken dat men onze wensen ter harte heeft genomen.

Namens de ASV

Sunniva Fluitsma

# Vergadering OVW februari 2010 (was voorheen deelorgaan)

Verslag: Sunniva Fluitsma (SF)

## **1. Opening**

Pieter Jan Biesheuvel, voorzitter OVW, opent de vergadering.

## **2. Technische wetwijziging van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat**

Wil Hamberg, algemeen secretaris Overlegorganen Verkeer en Waterstaat, geeft toelichting over een technische wetwijziging van de OVW. Het woord deelorgaan is verdwenen. Maar men geeft aan dat de overleggen blijven en men goed naar ons zal luisteren

## **3. Terugkoppeling tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart**

Wim Timmer, senior adviseur juridische zaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, geeft een terugkoppeling wat er met de reacties op de digitale ronde 'Concept tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart' is gedaan.

Ook hebben we nog een discussie over de rol van de pers in deze. De ASV is met het conceptbesluit naar buiten gekomen en dat was niet de bedoeling. Ik (SF) heb gezegd dat als wij niet mee mogen praten en er al in staat dat de belangrijkste bonden akkoord zijn (dus....) wij voor een voldongen feit komen te staan. Dan blijft ons alleen de mogelijkheid om de zaken te beïnvloeden door onze op- en aanmerkingen openbaar te maken.

Men geeft aan dat wij inderdaad veel te weinig tijd hebben gekregen om te reageren en we gaan er van uit dat dat in de toekomst beter zal gaan. Niet alleen de ASV heeft gereageerd, ook anderen hebben nog gereageerd op het tijdelijke laad- en lostijdenbesluit, zie hieronder: Overigens is tijdens dit overleg geen discussie meer over het besluit. Men 'neemt het mee' en we zullen zien wat men er mee doet (SF)

### Meegenomen reacties door V en W op het tijdelijke besluit laden en lossen

Op een aantal artikelen hebben de maatschappelijke partijen concrete opmerkingen en verbeteringsuggesties of vragen. Ook geven zij aan dat de artikelen nog te veel ruimte voor uiteenlopende interpretaties geven. In de toelichting worden deze aspecten per artikel geëxpliciteerd. Allereerst volgen enkele algemene opmerkingen die betrekking hebben op het gehele concept 'Tijdelijk Besluit laden en lossen binnenvaart'

De VSLB en ASV vinden het jammer dat ze niet in een eerder stadium betrokken zijn geweest. De ASV heeft hierdoor geen vragen kunnen stellen ter verduidelijking of mee kunnen denken over oplossingen. De reactietermijn is nu dusdanig kort dat de ASV een slag om de arm houdt wat betreft eventuele misverstanden. Ook VSLB had graag haar expertise gegeven op het gebied van de verschillende ladingsoorten, die van invloed zijn op het tijdelijk besluit.

CHV-LBB, Agrifirm, de vereniging van waterbouwers, het Verbond van Verzekeraars en de VEB kunnen zich vinden in het Besluit. De VEB is van mening dat het huidige concept besluit veel meer recht doet aan de huidige situatie van een zeer moderne binnenvaartvloot en geeft aan dat de binnenvaartsector afdoende is betrokken bij het concept Besluit.

EVO, CBRB en Kantoor Binnenvaart hebben actief meegewerkt aan de totstandkoming van het concept 'Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart' en kunnen zich erin vinden. Zij hebben derhalve geen commentaar.

### Commentaar Laad- en lostijden

Artikel 1: hier graag het einde van de laad en lostijden aangeven.

Artikel 4.3: de suggestie wordt gedaan om voormelden op zaterdag mogelijk te maken.

Artikel 5.2: in het voorstel zou verduidelijkt moeten worden dat de schipper gerechtigd zou zijn na een bepaalde periode (volgens het BW kan men na zes dagen een schadevergoeding eisen) te eisen dat het schip gelost wordt. Waarna de schipper, indien dit lossen niet plaats zal vinden voor het verstrijken van de termijn, bepaalt wat de (meer) kosten zijn. Er wordt in dit tijdelijk besluit ook niet verwezen naar de wet die in deze regeling voorziet.

Artikel 6.1: voorstel wordt gedaan om partijgroottes af te stemmen op de praktijk. Bijv.: 0-250/ 250-500/500-750/ 750-1000/ 1000-1250/ 1250-1500/ 1500-2000/ 2000-2500/ 2500-3000/ 3000-4000/

4000-5000/ 6000-7000. Daarnaast de toegestane uren kort versus lang nog bespreken en nader uitwerken zegt VSLB.

Het zeer nauwkeurig moeten melden van tijd van aankomst op laad en losplaats wordt als risico gezien om in aanmerking te kunnen komen voor de korte lostijd. ASV geeft aan dat niet altijd het juiste aankomstuur gemeld kan worden. Schepen die nu bijvoorbeeld in het binnenlands vervoer drie losdagen hebben, hebben met de lange lostijd drie dagen en drie nachten lostijd. Dat is niet echt een vooruitgang. De ASV adviseert een regelgeving waarin vaststaat wanneer de laad- en lostijd aanvangt en afloopt.

Cehave Landbouwbelang en Agrifirm houden het ondernemersrecht voor om met name over de lostijd te onderhandelen. Het besluit laat daartoe ook de ruimte.

#### Vragen ter verduidelijking

Artikel 3.4: waarom telt automatisch de korte lostijd?

#### Werktijden

Artikel 1: de definities van de gebruikelijke uren bij werktijden ontbreken evenals de definitie van vervoerder.

Artikel 7: in artikel 7 wordt alleen gesproken over vervoerder, dit terwijl de schipper een grote verantwoordelijkheid heeft met betrekking tot vaar- en werkuren (ARBO) geeft VSLB aan.

Artikel 7: van de schipper wordt een onverantwoord aantal te werken uren verlangd. Zo wordt bijvoorbeeld 84 uur gerekend als maximale lostijd voor vervoerde goederen met een gewicht van tenminste 5500 ton. Het is onduidelijk hoe 84 uur onafgebroken werken met de ARBO-tijden te rijmen is. ASV adviseert een maximaal aantal werkzame uren vast te stellen, waarna er een rustpauze (doorbetaald) ingelast dient te worden. Bijvoorbeeld maximaal 12 werkzame uren, gevolgd door 8 rusturen.

#### Vragen ter verduidelijking

Artikel 1: is 5 mei een gelijkgestelde dag aan de zondag?

Artikel 7.4: betekent dit dat in tegenstelling tot de rest van de tekst, die lijkt te suggereren dat er per uur overliggeld betaald wordt, er altijd sprake is van een minimale vergoeding van 12 uur (ook bij 1 uur overschrijding)?

#### Overliggeld

Artikel 8: het per uur berekenen zonder een basistarief gaat ervoor zorg dragen dat veel liggelden niet betaald zullen worden. ASV adviseert de overliggelden aan te passen aan kostprijsniveau en vast te laten stellen door een onafhankelijke organisatie zoals het NEA. De basis moet zijn dat er geen afspraken onder kostprijs gemaakt mogen worden. Daarnaast werkt de uurvergoeding soms als een verlaging, bijvoorbeeld bij een overschrijding van een enkel uur. De minimale uurvergoeding zou op 12 uur gesteld moeten worden.

Artikel 8.2b: door de VSLB wordt voorgesteld om de hoogte van het overliggeld voor sleepschepen en duwbakken te stellen op 35% van de vergoeding van motorschepen.

#### Algemene opmerkingen

##### Tijdelijk besluit

Een wetgeving die in werking treedt op een bepaalde datum en direct de einddatum vermeldt is voor de ASV onaanvaardbaar, zeker wat betreft deze wetgeving daar ASV niet verwacht dat er de eerste jaren voor de schipper een bredere handels ruimte gaat komen.

##### Graan condities

De VSLB vraagt zich af of het concept is getoetst met 'Graan condities' van de Amsterdamse en Rotterdamse haven. Deze condities stellen namelijk voorwaarden aan de ladingontvanger, ook met betrekking tot het stellen van scheepsruimte voor het ontvangen van lading. Deze condities zijn niet terug te vinden in het concept Tijdelijk Besluit.

#### **4. Aanpassing bestuurlijke boete**

Op 1 januari 2010 zullen de artikelen 48 tot en met 50 van de Binnenvaartwet in werking treden, waardoor overtredingen van deze wet hoofdzakelijk bestuurlijk worden afgedaan door middel van een bestuurlijke boete.

Sinds jaren heeft de politie (Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), de Zeehavenpolitie (ZHP) en regiokorpsen) een aanzienlijk aandeel in de handhaving van de binnenvaartwetgeving. Omdat per 1 januari 2010 het accent komt te liggen op de bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet, zal deze rol van de politie wat betreft de bestuurlijke handhaving worden afgebouwd en worden overgenomen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De politie zal zich vanaf 2011 concentreren op strafrechtelijke handhaving. Eigenlijk is dit een herhaling van het onderwerp dat ook al bij het ONZB besproken is (zie verslag van het ONZB januari 2010)

### **5. Handhaving in de binnenvaart**

Om de handhaving te concentreren op die doelgroepen en die thema's waar dat het hardst nodig is, heeft de IVW een risicoanalyse van de veiligheid in de binnenvaart gemaakt. Gebleken is dat de risico's wat betreft de beroepsvaart en de recreatievaart significant van elkaar verschillen, waardoor een verschillende benadering voor deze beide sectoren gerechtvaardigd is. Daarbij is ook gekeken naar de manier waarop de handhaving het meest efficiënt en effectief kan worden ingericht. Dit verschil in benadering heeft geleid tot een prioritering en heroverweging van de inrichting van de handhaving voor beide sectoren.

#### *De beroepsvaart*

In de beroepsvaart zal de bestuurlijke handhaving zich richten op de met de grootste risico's samenhangende bepalingen over de inzet van bemanning (vaar- en rusttijden, bemanningssterkte) en het gebruik van het schip (certificaten van onderzoek en stabiliteit). Evenals nu blijft varend toezicht noodzakelijk, maar zal waar mogelijk digitaal, met bedrijfsbezoek of vanaf de kade plaatsvinden. Het toezicht zal plaatsvinden in de vorm van reguliere controles en thema-acties, waarbij de activiteiten zich concentreren op de volgende hoofdvaargebieden en verkeersknooppunten:

- het knooppunt Rotterdamse haven;
- het vaargebied Rotterdam-Moerdijk-Dordrecht;
- het vaargebied Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen, incl. Sloegebied, en
- het vaargebied Tiel-Nijmegen.

Van strafrechtelijk optreden is slechts sprake indien overtredingen een (mogelijk) gevaar voor de openbare veiligheid opleveren, zoals een ernstige overtreding van de vaar- en rusttijden.

De bestuurlijke handhaving van de Binnenvaartwet zal vormgegeven worden door Verkeer en Waterstaat. De IVW en Rijkswaterstaat (RWS) hebben afgesproken dat RWS binnen de haar beschikbare capaciteit bijdraagt aan het eerstelijns bestuurlijk toezicht. Dit betekent dat eenvoudig te constateren zaken door middel van een basiscontrole door RWS worden afgedaan. De IVW neemt de specialistische controles op zich. Daarnaast zal de IVW zelf controles houden op het water. Hiertoe zijn afspraken gemaakt met RWS zodat de IVW kan opstappen op RWS-schepen. De handhaving op het water krijgt aldus vorm door een intensievere samenwerking en een gezamenlijk optreden van de IVW en RWS. Hierbij maken deze diensten optimaal gebruik van elkaars kennis, handhavingsinformatie en varend materieel. Doel van deze samenwerking is dat deze diensten gegeven hun eigen verantwoordelijkheden, taken en expertise de handhaving zo efficiënt en effectief mogelijk uitvoeren.

Voorts wordt opgemerkt dat het toezicht ook op andere wijzen wordt uitgevoerd, zoals vergunningverlening en bewustwording. Wat dat laatste betreft heeft bijvoorbeeld RWS samen met de andere vaarwegbeheerders en de belangenorganisaties in mei 2009 de aftrap gegeven van de publiekscampagne "Veilig varen doen wij samen".

### **6. Evaluatie Tijdelijke regeling quick-wins binnenvaart**

Conform toezegging aan de Tweede Kamer is een evaluatie uitgevoerd over de Tijdelijke regeling quick-wins. Deze evaluatie geeft input voor de afweging of een derde tranche gewenst is en hoe die het beste ingericht wordt. Voor de evaluatie wordt gebruik gemaakt van twee bronnen: een schriftelijke enquête en de eindrapportage van de Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens van Ecorys. Herman Taal, senior beleidsmedewerker afdeling binnenvaart, brengt de belangrijkste bevindingen over het voetlicht. Daarbij wordt ook ingegaan op aanbevelingen die door derden zijn gedaan voor een derde tranche. Moeilijk om hier iets over te zeggen. Ik heb de indruk dat er redelijk succesvol gewerkt wordt, maar dat vooral de kleinere vaarwegen vergeten worden. Ik heb namens de ASV aangegeven dat het belangrijk is te kijken naar plaatsen waar nu gebruik gemaakt wordt van een kade en waar men steeds dichterbij gaat bouwen (woningen). Als men dat laat gebeuren, verdwijnen deze plekken voor de binnenvaart.

### **7. Comité voor de binnenvaartveiligheid (CBV).**



Op 9 februari 2010 heeft staatssecretaris Tineke Huizinga van Verkeer en Waterstaat het Comité Binnenvaartveiligheid geïnstalleerd. Overheid en bedrijfsleven gaan nauw samenwerken aan de veiligheid van de binnenvaart onder voorzitterschap van oud-Europarlementariër Hans Blokland.

Het Comité heeft als opdracht de aandacht voor veiligheid in de binnenvaart te laten toenemen. Ongevallen blijken in toenemende mate te wijten aan menselijk falen en steeds minder aan technisch falen. Daarom is verhoging van het collectieve veiligheidsbewustzijn in de binnenvaartsector een belangrijke opdracht. Het CBV rapporteert rechtsreeks aan de staatssecretaris. Hans Blokland, voorzitter van de CBV, geeft toelichting. Er is gelegenheid tot het stellen van vragen. Een vraag was of dit comitee hetzelfde werk doet als de onderzoeksraad voor de veiligheid (de club van Pieter van Vollenhove zeg maar). Dat bleek niet zo te zijn. Waar de onderzoeksraad vooral achteraf werkt als er iets is gebeurd, (hoe is dat zo gekomen) werkt dit comitee preventief. We wachten het af.....

### **8. Actualiteiten crisis**

Pim Breek, senior beleidsmedewerker afdeling binnenvaart bespreekt de laatste stand van zaken voor onder meer de volgende onderwerpen:

- De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft in november 2009 een verzoek aan de Europese Commissie gedaan om een crisis in de binnenvaart af te kondigen en passende maatregelen voor te stellen.

- Overleg tussen het Crisisberaad en de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) Zie brief aan de Kamer, dd. 22 december 2009 met Toezeggingen uit Algemeen Overleg van 15 oktober 2009.

Tijdens dit onderwerp nam de heer van Toor het woord. Die beweerde dat de hele binnenvaart achter het CAB-plan stond (de oplegging). Hij gaf aan dat het plan op draagvlak binnen de hele sector kon rekenen. Nadat men zich had afgevraagd hoe men toch tegemoet kon komen aan de eisen van de Nma heb ik namens de ASV gezegd dat ik dit allemaal toch wel heel ernstig vond.

Waar is dat "draagvlak" op gebaseerd? Ik vertelde dat de enige metingen die er waren gedaan (SP en vaart forum) wezen iets totaal anders uit. Mij werd verteld dat deze bonden (kantoorbonden) de meeste leden hadden dus zij zouden wel weten wat hun leden wilden. Erik van Toor zei tot de ASV dat "dit nu democratie" is, ik antwoordde dat een goede democratie ook rekening houdt met de zwakkeren en ik ook veel stukken heb gelezen van leden van de kantoorbonden die het hier niet mee eens zijn.

Ik heb gezegd dat ik het heel ernstig vind dat niemand ook maar verder wil denken dan dit ene plan. Daarnaast heeft de ASV aangegeven niet meer te geloven dat men tot een oplossing wil komen en daarom maar stug vast blijft houden aan een plan waarvan we allemaal weten dat niemand het wil en dat het niet kan.

De vereniging van waterbouwers wilde toch nog even zeggen dat men vond dat het Crisisberaad heel veel werk heeft verzet en dat allemaal in eigen tijd.

Tot zover,

Sunniva Fluitsma (ASV)

# Brief Eurlings

Rotterdam, 26 maart 2010

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat de heer Eurlings

Excellentie,

Als binnenvaart hebben we sinds het ontstaan van de wereldwijde crisis ook ons deel voor de kiezen gekregen.

Uw ministerie heeft mede op verzoek van de binnenvaart de crisis aangemeld bij de Europese Commissie.

Er werd een Crisisberaad ingesteld.

Plotseling bleek er ook een coördinator kleine schepen te zijn.

Tot op heden is er van enig resultaat van deze inspanningen weinig te melden.

Terwijl er wel de nodige belastinggelden aan zijn besteed.

De gevolgen van de crisis zijn echter rigoureuus voor de bedrijfsvoering van heel veel binnenvaartondernemers en als het nog lang duurt kunnen we ons verwachten aan faillissementen. Zoals bekend zal zelfs dat geen soulaas bieden omdat de bedrijfsmiddelen gewoon in de markt blijven.

De vrees dat juist de ondernemers met een eigen vermogen, dat in normale omstandigheden ruim voldoende wordt geacht, het eerst slachtoffer kunnen worden is al herhaaldelijk geuit.

Het doemscenario van de dertiger jaren toen dit ook gebeurde lijkt niet denkbeeldig.

We mogen toch aannemen dat dit niet de bedoeling is geweest van de door het kabinet ondersteunde vernieuwingsgolf van de Nederlandse vloot.

Wel is inmiddels duidelijk zichtbaar dat het rechtstreeks gevolg van dit beleid overcapaciteit is.

Voor de getroffen ondernemers is het nauwelijks relevant of dit nu structureel dan wel conjunctureel is.

Nu heeft U aangegeven een ambassadeur binnenvaart te willen aanstellen.

Wat zijn of haar taken of bevoegdheden zullen zijn is vooralsnog in nevelen gehuld evenals het democratisch gehalte van zo'n constructie.

Wij als ASV zijn niet zonder meer geporteerd van een functionaris die met volmachten uitgerust even orde op zaken komt stellen in een vervoerssector die zodanig in de problemen zit dat ze niet meer met lapmiddelen op orde te krijgen is.

Dat moge inmiddels wel duidelijk zijn.

Samenwerkingsverbanden, al dan niet door een ambassadeur in het leven geroepen, zullen ook niet helpen. Het verleden heeft tenslotte uitgewezen dat dat nog nooit heeft geholpen

Dus daar zit de sector ook niet op te wachten.

De enige oplossing, en dat is ook de mening van veel schippers in de ons omringende landen, is het verplicht stellen van behoorlijke tarieven.

De binnenvaartmarkt is nooit in staat geweest om in een vrije markt bij een economische teruggang haar vervoerprestatie naar behoren te laten betalen.

Voorbeelden te over.

Slechts het verplicht invoeren van een kostendekkende tariefstelling biedt een oplossing.

In 1933, tijdens de crisis werd de Evenredige Vrachtverdeling voor het binnenlands vervoer ingesteld.

In 1975 ook al een crisisjaar werd op vrijwillige basis ook een dergelijk systeem voor het vervoer naar België en Frankrijk in het leven geroepen.

Beiden enkel en alleen bedoeld om een tariefstelling te kunnen hanteren.

Het verbod op horizontale prijsbinding vanuit Europa opgelegd blijkt in de vervoersmarkt een desastreuze uitwerking te hebben, zodanig zelfs dat in onze sector bij de geringste verstoring geen gezonde bedrijfsvoering meer mogelijk is.

Al met al blijkt het van toepassing verklaren van dit principe op de vervoersmarkt geen gelukkige inval te zijn geweest.

Ten overvloede:

In het verdrag van Rome had de vervoerssector volkomen terecht wel een uitzonderingspositie.

Niet elke verandering is een verbetering.

Excellentie:

Wij verzoeken U om de vrije markt doctrine voor het vervoer maar weer los te laten en als lichtend voorbeeld in de Europese Unie niet-kostendekkende vervoertarieven te verbieden.

In Frankrijk blijkt daar al een wet voor te bestaan, al wordt die nog niet gehanteerd.

U hoeft dan ook geen extra belastinggelden vrij te maken voor de Betuwelijn.

Als het grootste gekrakeel verstomd is dan zal, met wat flankerende maatregelen, een gezonde vervoersmarkt het gevolg zijn.

Kunt U zich een mooier afscheid als minister van verkeer denken?

Willem Stam

Voorzitter Algemeene schippersvereniging.

Cc de vaste kamercommissie Verkeer en Waterstaat  
de vakbladen

# Communiqué

overleg Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) – werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR)

26 januari 2010

**Dit communiqué beperkt zich tot een algemene weergave van het besprokene. Zodra het verslag door de vergadering is vastgesteld, zal dit onder de belanghebbenden verspreid worden.**

## **Stand van zaken wacht- en ligplaatsen**

Het HbR geeft toelichting aan de hand van een PowerPoint presentatie.

Naar aanleiding van een vraag over het melden van natte lading bij de terminal zal het HbR onderzoeken of hier een oplossing voor gevonden kan worden.

De vraag wordt gesteld om de mogelijkheden te onderzoeken om ook lege duwbakken op de Merode duwbakkenplaats te kunnen afmeren.

Ligplaatsen Prins Johan Friso haven. Het HbR geeft toelichting. Eén locatie zal verdwijnen. Echter, een andere locatie zal uitgebreid worden van 80m naar 110m. Deze aanpassing vindt momenteel plaats.

## **Binnenhavengeld 2010**

Het HbR legt uit hoe de tarieven in 2010 zijn opgebouwd.

Het SAV-verdrag treedt per 1 juli 2010 in werking. Dat betekent dat alle tarieven Binnenhavengeld per 1 juli structureel met nog eens 5% verlaagd worden (dus bovenop de crisiskorting).

Uitzondering is het tarief voor jaarabonnementen, daar is deze verlaging van 5% over het hele jaar gemiddeld. Dat betekent dat het tarief voor jaarabonnementen voor 2010 (het gaat hier om kalenderjaren) is verlaagd met 2,5% structureel. Vanaf 1-1-2011 gaat daar nog eens 2,5% van af op structurele basis.

De crisiskorting is éénmalig. Akkoord met onderhandelingspartner, dat de tarieven voor 2010 zijn gestegen met 2%, terwijl we een crisiskorting geven over alle in 2010 aangevane scheepsreizen. Dat geldt voor alle soorten briefjes. Het HbR heeft een akkoord gesloten met de onderhandelingspartners dat de tarieven in 2011 met 1% stijgen.

## **Digitaal betalen van het binnenhavengeld**

De Webopgave is ingevoerd. De reacties zijn tot nu toe positief. Er zijn ongeveer 550 aanmeldingen van zowel individuele schippers als van kantoren voor de Webopgave. De digitale factuur BHG is populair. Ongeveer 50% van alle facturen gaan naar verwachting (op basis van de aanmeldingen) in 2010 als PDF per e-mail de deur uit.

## **Onderzoek betaling Binnenhavengeld**

Het HbR laat weten dat het onderzoek nog loopt. Zodra het onderzoek is afgerond volgt een presentatie in het WBR.

# Communiqué

overleg Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) – werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR)

26 januari 2010

## **Transparantie binnenvaartgeld (Evideskosten)**

Het overleg met Evides is weer in volle gang. Veranderingen zullen op zijn vroegst per 1-1-2011 in werking treden. De Klankbordgroep Transparantie Binnenvaartgeld vergadert op korte termijn hierover. Een uitnodiging daarvoor wordt binnenkort door het HbR verstuurd.

## **Algemeen**

- Over de Havenbeheersverordening is op 14-1 een vergadering geweest. De Havenbeheersverordening zal op 28 januari 2010 in de plenaire gemeenteraad worden behandeld en vastgesteld.
- De voorzitter maakt melding van geluidsklachten op het Katendrechtse Hoofd. Verzoek aan het WBR om bij ligplaats nemen op deze locatie hiermee rekening te houden.
- Green Award. HbR vraagt naar ontwikkelingen rond Green Award ten behoeve van binnenvaartschepen in relatie tot havengebruik. Gedacht wordt aan bepaalde incentives. Verzoek om gedachten en initiatieven aan het HbR door te geven.
- Duitse taal. Op dit moment wordt een landelijke discussie gevoerd betreffende de voertaal bij de communicatie tussen schip/schip of wal/schip. Tijdens een overleg met V&W is de suggestie gewekt dat verkeersleiders naast de Engelse taal ook Duits beheersen. De voorzitter geeft aan dat niet slechts een beetje van de taal beheerst moet worden, maar hier op professioneel niveau mee omgegaan moet worden. De voorkeur zou voor het HbR zijn dat dit op internationaal niveau geregeld wordt.
- Havenontvangstinstallatie activiteiten van Odfjell aan de locatie Oude Maas. De huidige voormalig AVR havenontvangstinstallatie activiteiten zijn gestaakt. Dit dwingt binnenvaartschepen om uit te wijken naar onder andere ATM Moerdijk. Het HbR stelt dat bepaalde schoonmaakactiviteiten in de haven mogelijk blijven door de aanwezigheid van mobiele inzamelmiddelen. Het HbR vraagt melding te maken van situaties waarin afgifte niet mogelijk is.
- Het komt voor dat de auto afzetplaats ter hoogte van Alpatron te lang wordt gebruikt door binnenvaartschepen, waardoor het gebruik door anderen onmogelijk wordt of is. Dit hangt samen met het geplaatste onderbord op de kade, dat een ligduur van anderhalf uur toestaat. Dit onderbord is geplaatst omdat het tevens een watertappunt is. Afsproken wordt dat het onderbord wordt verwijderd.
- Gedeelte kade van 150 meter OBR terrein aan de Maashaven noordzijde wordt heringericht als auto afzetplaats.
- Vraag naar stand van zaken betreffende gewenste aanpassing van spitsuursluiting van de Spaansebrug. Het HbR zal dit uitzoeken.