



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief april 2011

Voorwoord

Verslag ledenvergadering 19 maart 2011

Rede voorjaarsvergadering 2011

In Memorium

Toekenning van het erelidmaatschap

Alleenvaart Wallonie

CCR moet beleid aanpassen om klein schip te behouden

Transitiecomité

OTNB

Walstroombtarieven Zuid-Holland

Bpm en mrb vrijstelling buitenlandse huurauto

Aanmeldingsformulier

Voorwoord

Mijn naam is Benjamin Lubbers geboren 21-7-62 te Drimmelen varende met mijn vrouw Esther op ons m/s Esther 1112 ton droge lading vaart.

Ik heb niet veel tijd om te vergaderen, ik heb wel veel tijd om na te denken nl: 7 x 14 uur in de stuurhut.

Natuurlijk minus de tijd dat ik over gecontroleerd overgereguleerd en ondergewaardeerd wordt of moet laden / lossen/onderhoud plegen etc.

De balans in de Binnenvaart is helemaal zoek vind ik. Het lijkt wel een speeltuin voor regelneven, die zich niet lijken te realiseren wat voor effecten hun plannetjes in de praktijk hebben. De veiligheid in de binnenvaart is het meest gediend bij een financieel gezonde bedrijfstak, maar daar zijn nou juist geen regels meer voor.

De A.S.V. is klein. De luis in de pels, die af en toe flink kan jeuken.

Ik zal proberen een positieve bijdrage te leveren door de gedreven bestuursleden een beetje te ondersteunen.

Al kunnen we maar een klein beetje ten goede veranderen in de positie van de schipper(en dat verdienen ze) dan hebben we al bestaansrecht.

Hallo ik ben Esther Lubbers geboren in Almelo, en op mijn 4^e voor de rest van mijn jeugd in Losser vertoefd en ben daarmee dus een Tukker. (voorbij Enschede aan de Duitse grens)

Niets wist ik van de binnenvaart er is een spreekwoord: 'Ik kom oet Losser en k wet van niks' nou die was op mij van toepassing, nog nooit een schip gezien, en toch vond ik het zeer romantisch voor het eerst op het water, en moest erg lachen omdat mijn pan niet bleef staan op de pit bij windkracht 7 ..Nu ben ik al een rot in het vak 25 jaar trouwe dienst. Wij voeren de eerste jaren over de beurs, en hebben daarna een tijd naar Duitsland gevaren en nu varen we veel naar België en Frankrijk. Wij hebben 2 zo goed als volwassen kinderen en heb erg veel moeite gehad met de periode van internaten, en na 7 jaren internaat ben ik aan de wal gegaan om zelf voor ze te zorgen. Economisch een zeer slechte zet, maar het gaf ons een andere rijkdom.

Nu vaar ik weer volop mee en sta soms versteld hoe intensief ons vak geworden is. Alles loopt sneller laden /lossen we lopen harder (Nieuwe motor) tegenwoordig en dus meer reizen per jaar. De boel moet goed in de verf staan en de spullen goed onderhouden en dus maakt de binnenvaart vele uren en natuurlijk zijn niet al die uren even zwaar, maar als je al heel lang vindt dat er financieel te weinig vergoeding is voor de uren en diensten die je verleend met geleverd materiaal zit ik vol verwondering te lezen dat in de goede tijd **zo veel** verdient is en dan vraag ik me toch af hoe de binnenvaart zo snel in de problemen kwam toen de crisis aanbrak. We weten allen 'goede en slechte tijden' en als je na een goede tijd zo snel in de problemen komt, hoe goed waren die goede tijden dan?

Iedereen die een schip heeft, zelfs mensen met een jacht weten dat de prijs van derden (werf materiaal havengeld, materiaal etc) enorm is en het lijkt er aardig op dat je deze kosten niet terug mag verdienen.

Een elektricien mag 60 tot 80 euro per uur vragen en komt dan met zijn auto en koffertje, ik zal maar niet gaan rekenen waar de binnenvaart het per uur voor doet en wat ze daar voor mee moet nemen.

Nee we moeten als hobbyisten ons spaargeld op souperen, zodat velen andere mensen aan de binnenvaart kunnen verdienen. Na het lezen van meerdere stukken van de A.S.V. in de kranten waren we blij dat er nog mensen waren die er ongeveer net zo over denken als wij.

Verslag ledenvergadering 19 maart 2011

Om 13.00 opent de voorzitter, Willem Stam de vergadering. Paul van Eeuwijk is afwezig. Margien Schouten maakt geen deel meer uit van het bestuur. Van de denktank is afwezig Jos Evens, hij zit in Zuid Frankrijk. Mathe Broeken heeft bedankt als lid van de denktank.

De voorzitter gaat verder met de rede.

Als mededeling, er is geen Jaarverslag gemaakt dit jaar. Enkele leden vinden het wel belangrijk dat er een Jaarverslag wordt gemaakt. Het is een overzicht van wat de ASV het afgelopen jaar heeft gedaan. Paul Markusse zegt dat hij wel onderwerpen voor het volgende jaarverslag wil verzamelen zodat daar een verslag van gemaakt kan worden. Jannes Ooms vraagt zich af voor wie zijn we bezig, er zijn geen mensen die willen komen naar de ledenvergadering heeft het nog zin. Bouke Veldman zegt wat kan je nog doen als je iets meer aan de inkomenskant kan doen, alleen zeggen dat de binnenvaart niet zonder regulering kan. De andere bonden denken alleen aan vervoer niet aan de schipper. Ger Veuger zegt dat je tijdens de crisis kleur moet bekennen, maar er is niets gebeurd er zijn geen leden bij gekomen.

Financieel verslag.

Het afgelopen jaar hebben we zonder verlies kunnen afsluiten. Nu we uit de ESO zijn scheelt dat een grote kostenpost. P.M zegt dat er misschien nog een rekening komt van de ESO. Suniva Fluitsma zegt dat de ASV al in een vroeg stadium heeft aangegeven dat als de veranderingen die men aangeeft doorgezet worden de ASV uit de ESO zou stappen, dat is ook genotuleerd. Na een paar kleine vraagjes over de begroting is het de leden duidelijk en gaat men akkoord met de begroting. B.V en Leen de Waal hebben de boeken gecontroleerd en alles goed bevonden.

De voorzitter W.S wil graag nog even de heren Fricke en de Waal in het zonnetje zetten voor het werk wat deze heren in vele jaren voor de ASV hebben gedaan. Ze hebben beide vele jaren in het bestuur gezeten en zijn na hun bestuursfunctie ook al weer vele jaren commissaris. Een bloemetje voor beide heren.

ESO

W.S de ESO is een vereniging waar vele jaren ASV bestuursleden met soms opgestroopte mouwen de gedachtegoed van de ASV probeerden over te brengen. De laatste jaren veel bij de ESO geweest maar niet het idee dat er veel bereikt is. Alleen een brief naar de CCR tegen de overgangsregels is na veel aandringen van de ASV verstuurd. S.F sinds Veltman de voorzitter is van de ESO is er steeds geprobeerd om de macht bij enkele personen neer te leggen. Minder vergaderen, minder personen tijdens het vergaderen, van alle landen maar 1 persoon. De ASV is hier altijd tegen geweest. In de voorlaatste vergadering stond in de notulen dat een meerderheid tegen was maar men gaat gewoon door. Tijdens de Nieuwjaarreceptie was de ASV aanwezig met een grote delegatie om een brief voor te lezen dat we het er niet mee eens waren en hebben een motie tegen het betuur ingediend. Niemand reageerde dus de ASV was uit de ESO. Aan de ene kant mis je misschien nu informatie maar aan de andere kant het kom ook niet anders, hier kunnen wij niet mee akkoord gaan. Er zijn nu bijna geen schippers meer bij de ESO. Voor L de W wordt het een rare situatie omdat hij ook penningmeester is van de ESO. L de W zegt dat hij in zijn laatste termijn zit als penningmeester en het nog even afwacht wat er gaat gebeuren. Ton Ramsteijn vind dat niet kan en dat je de ASV afvalt als L de W blijf. L.de W zegt, ik zit in mijn laatste termijn en dan is het afgelopen. P.M vraagt zich af of we nog antwoord krijgen op onze brief van de opzegging. S.F. het stond wel op de agenda. De resultaten van de afgelopen jaren bij de ESO waren nihil. De CCR eisen was ook wel zonder ons op de agenda gekomen, wij hebben het publiekelijk gemaakt en de leden hebben hun bonden onder druk gezet en daarom hebben ze in de ESO een brief gestuurd naar de CCR tegen de CCR eisen. G.V. zegt in de standpunten waar de ASV een afwijkende mening heeft hebben we nooit iets bereikt. S.F zegt dat we als ASV actiever moeten zijn om via internet stukken van bijv. de CCR te krijgen Piet Buining vraag zich af wat de ASV gaat doen als de ESO toch met een contributierekening komt. S.F leest nogmaals de brief voor die de ASV heeft gestuurd naar de ESO waarin staat dat we vorig zomer al hebben aangegeven dat we uit de ESO wilden stappen.

PAUZE

CCR

S.F is in oktober naar de CCR vergadering geweest in Straatsburg. Eerst nog hoopvol gestemd maar in Straatsburg gebeurde niet veel, verschillende bonden steunden ons maar de CCR gaf niet toe. De Nederlandse CCR is geschrokken van de situatie en daar is men er nu ook van overtuigd dat dit zo niet gaat. Er zijn 3 vergaderingen geweest waar ook de ASV bij was uitgenodigd. G.V en B.V zijn naar deze vergaderingen geweest. G.V doet verslag, de vraag is gaat het over veiligheid of over regelgeving. Het antwoord was dat het over veiligheid moet gaan. Het gaat ver 140 punten en men wil wel praten over verlichten op een aantal punten maar niet over afschaffen van de punten. Er zijn tijdens de eerste vergadering 17 punten behandeld van de 140 dus dat is maar een klein gedeelte. Nergens in de notulen van de CCR is te vinden waarom de overgangsregeling is afgeschaft. De Nederlandse CCR is wel meer voor de binnenvaart maar staat in Europa alleen. Ook de scheepsverzekeringen zijn niet blij met de situatie men word gek van de hoeveelheid aan regelgeving.

WBR.

Een projectontwikkelaar wil in de toekomst drijvende woningen in de Maashaven gaan neer leggen. Het havenbedrijf heeft gezegd dat de Maashaven tot zeker 2020 bestemd is voor de binnenvaart, maar het beleid hierover word gemaakt in het stadhuis. De CBRB wil dat de Maashaven ook na 2020 voor de binnenvaart behouden blijft. Er is een tekort aan kegelplaatsen mede omdat containerschepen met een kegel ook ligplaats moeten hebben daarom zullen er meer kegelplaatsen komen. De snelheidsbeperking blijft een probleem men wil er niet over praten omdat men bang is dat de aanleg van de Maasvlakte 2 in gevaar komt als de snelheidsbeperkingen niet zullen doorgaan. De WBR delegatie vind dat er niet meer word vergaderd, het havenbedrijf doet alleen maar mededelingen en er word niet meer overlegd. Het WBR wil door met overleggen met het havenbedrijf en geen 3 partijenoverleg zoals het havenbedrijf wil met CBRB, KB en Schuttevaer.

WBA.

Ook in Amsterdam wordt er meer medegedeeld dan dat er wordt vergaderd. Er waren weinig klachten tijdens het afgelopen Sail en het parkeren blijft een groot probleem. Nerine zegt dat men in IJmuiden de binnenvaart niet als watergebonden bedrijfstak zien, wat wel een hele rare uitspraak is. in april komen er stremmingen bij het afzinken van de Coentunnel. Er zijn nieuwe palen gekomen bij Durgerdam.

Crisis.

Er is een tendens dat er meer werk is maar de vrachtprijzen stijgen nog niet erg zeker niet bij de grote schepen. Soms stijgen de tarieven even om daarna weer snel te dalen naar het oude niveau. Het spel van vraag en aanbod werkt niet en zal ook nooit gaan werken voor de schipper. Bij Kantoor Binnenvaart heeft men het over een 2 daagse cursus "ondernemen in de binnenvaart" alsof de echte ondernemer niet weet hoe de markt werkt.

Bemanningsvoorschriften.

De ASV heeft een klacht ingediend namens de Delta over het optreden van de politie op de Westerschelde. De Delta voer alleen op de Westerschelde, iets wat officieel niet mag ook al heeft de Delta een certificaat om alleen te varen. We hebben een keurige brief terug gekregen. Er is altijd een discussie in de ASV over alleenvaart omdat niet iedereen binnen de ASV voor alleenvaart is. In de jaren tachtig waren alle organisaties, ook de ASV, tegen allenvaart uit sociaal en economisch oogpunt. Maar er is nu een wet dat je alleen mag varen onder bepaalde voorwaarden en ook de economie heeft er voor gezorgd dat je een klein schip niet meer met 2 man kan varen. P.M benadruk nogmaals dat hij tegen alleenvaart is..

Dode hoek.

Men is bezig met een rare regeling waarover niet is nagedacht. Men mag een dode hoek hebben van 2 keer de lengte van het schip met een maximum van 250 meter en met hulpmiddelen, camera of radar, 5 keer de lengte van het schip. Voor een spits betekend dat 80 meter dode hoek, dat is veel te weinig, een spits heeft een lage stuurhut dit omdat de bruggen in Frankrijk heel laag zijn. De ASV heeft bezwaar gemaakt tegen deze regeling.

De voorzitter Willem Stam sluit de vergadering om 17.10, bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en wenst iedereen een goede reis naar huis.

Rede voorjaarsvergadering 2011

Goedemiddag allen samen, ik wens u allen van harte welkom op deze ASV vergadering.

Ik hoop dat u een goede reis heeft gehad hier naar toe.

Transport over water de juiste weg. Al vele jaren proberen we hiervan alle partijen te overtuigen. Men zegt dat de binnenvaart geen goede lobby heeft, omdat het vervoer over water maar niet aan wil slaan, alle milieuvoordelen ten spijt. Ondertussen zijn er miljoenen aan subsidie gepompt in organisaties die de belangen van de binnenvaart zouden moeten behartigen, we kennen ze allemaal, de ambassadeurs, coördinatoren, directeuren die het wel even voor de schippers zullen regelen. Maar met al dat geld is bitter weinig gebeurd, tenminste....niet voor de positie van de schipper. Dus lobby.....De mensen moeten kennelijk het verschil maken.

Wij denken dat de politieke machten een eigen verantwoordelijkheid hebben die los hoort te staan van een eventuele lobby en dat zij die verantwoordelijkheid nu eindelijk eens zouden moeten nemen. Bestuurders laat nu eens zien dat u de verantwoordelijkheid draagt voor een beter milieu en kies nu eindelijk eens echt voor de binnenvaart waar mogelijk.

Ondertussen raken we steeds meer kleine schepen kwijt door crisis en regelgeving en doordat nieuwe ondernemers niet voor een klein schip kiezen. De bedrijven die afhankelijk zijn van de kleine vaarwaters beginnen al te koeren. Ze weten inmiddels zelfs de toerbeurt Noord-Zuid te vinden om tegen een goed tarief hun goederen te laten vervoeren. Het kan dus wel! Maar ondertussen zijn er al plaatsen in Frankrijk waar men al maanden naar schepen zoekt die er gewoon niet meer zijn. Gesloopt of verbouwd tot woonschip.

De grotere schepen blijven ondertussen volop in de crisis zitten. Overal gaat het beter behalve in de binnenvaart. Maar men blijft volhouden dat het geen structurele crisis is en er straks een "gouden toekomst" is voor de binnenvaart. Waar is dat op gebaseerd? Op het koest houden van deze sector? Daar begint het wel op te lijken. Eerst een crisisberaad, dan een binnenvaartambassadeur en nu weer een transitiecomité. Daarin speelt de CBRB, toch niet een bond die uit louter schippers bestaat, een grote rol. En die CBRB heeft de ASV duidelijk gemaakt dat zij niet gewenst zijn in dit elitaire gezelschap. Het kan maar duidelijk zijn!

En wat levert dit alles de schippers op? Tot nu toe alleen maar een hoop kritiek: de schippers zouden beter moeten samenwerken etc. Ja, ja het lijkt eerder op verdeel en heers en dat lijkt aardig te lukken. Ondertussen is mevrouw Melanie Schultz die tegenwoordig de binnenvaart onder haar hoede heeft, akkoord gegaan met op nieuw een VERS regeling voor motoren.

Klinkt mooi natuurlijk, maar eigenlijk willen we helemaal geen subsidies.

Wij zijn meer gebaat bij kostendekkende tarieven en markttransparantie voor het transport (dat levert ook milieu winst op) waaruit alles wat nodig is betaald kan worden.

In België en Frankrijk waren er zelfs al schippersacties om hiervoor aandacht te vragen, ondersteund door de ASV, die hierover al eerder bij Tineke Huizinga een verzoek heeft ingediend.

Maar Nederland vindt dat het niets voor de schippers kan doen. Kan er bij boeren direct ingegrepen worden, bij schippers kan er niets en mag er niets. Toch staat er in de Europese richtlijnen dat een land nationaal maatregelen mag nemen om een economische sector te beschermen als bescherming door omstandigheden nodig is. De vraag blijft waar is de politieke WIL?

Wetende hoe groot de problemen zijn bij de grotere tonnenmaten vraag je je af: waarom zijn er zo weinig jonge lui geïnteresseerd in het varen op een klein schip?

Dat was van oudsher toch dé manier om te beginnen?

Een goede ondernemer begint klein en groeit door naar groter, daar heb ik de successen van gezien.

Er zijn leuke kleine schepen te koop die de investering waard zijn.

Maar de banken geven zo'n startende ondernemer de kans niet.

Daarom vraagt de ASV speciale aandacht van de overheid om startende ondernemers een kans te geven en om ervoor te zorgen dat het kleine schip behouden blijft. Want ieder klein schip dat verdwijnt neemt er nog een paar mee omdat er door gebrek aan vervoerszekerheid klanten andere vervoersmodaliteiten zoeken.

Gelukkig hebben wij tegenwoordig een goed overleg met het ministerie van milieu en infrastructuur. En daarbij moet gezegd worden dat ook van daaruit de mening van de ASV steeds meer gevraagd

wordt. De ASV doet mee aan informatierondes en workshops en onze kennis en praktijk ervaring worden gewaardeerd.

Dat is een compliment aan ons, maar tegelijkertijd willen wij hierbij aangeven hoezeer wij het feit waarderen dat we de kans krijgen om in ieder geval onze kijk op zaken te geven. Wij zijn ons er terdege van bewust dat lang niet in alle landen de binnenvaart zelf betrokken wordt bij de besluitvorming.

Dat brengt mij op de volgende vraag: Waarom groeien wij eigenlijk niet de pan uit, als ASV?.

- Wie wil er geen sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart
- Wie wil er geen evenredige verdeling van lasten en lusten
- Wie wil er geen onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
- Wie wil er geen behoud van onafhankelijkheid
- Wie wil er geen functioneel hanteerbare reglementeringen
- Wie wil er geen uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen
- Wie wil er geen goede opleidingen

En tot slot...wie wil er niet mee kunnen praten en invloed uit kunnen oefenen op het bestuur van de eigen vereniging.?

Weten mensen niet wat we doen, waarderen ze niet wat we doen, denken ze dat we niet genoeg macht hebben? Wat is de reden? Hoe kunnen we de schippers meer aanspreken, hoe kunnen we hun zaken optimaal behartigen? Denkt men dat we er alleen zijn voor de kleine schepen? Dat is dan een misverstand maar wel begrijpelijk. Want waar men ons het meest hoort is daar waar anderen dat onderwerp negeren. Dus maken wij ons druk om de kleine vaarwegen in Noord-Holland en Zuid-Holland waar de Schuttevaer dat eigenlijk zou moeten doen, of het gebrek aan onderhoud op de Franse kanalen waar de VNF voor zou moeten zorgen. Wij maken ons druk om de CCR regelgeving en heel veel andere regels en voorschriften waar alle bonden dat zouden moeten doen. Heel soms doen we het samen met andere bonden, maar helaas gebeurt dat nog veel te weinig. En soms moeten we zelfs afzien van verdere samenwerking omdat er geen enkele samenwerking meer mogelijk is, zoals bij de ESO, maar hier komen we later nog op terug.

Gelukkig hebben we een denktank waarin een aantal mensen zitten die onbetaalbaar zijn. Mensen die door ervaring weten hoe dingen werken, waar ze iets moeten vinden, wie je aan kunt spreken of wat het verleden ons heeft geleerd. En we zijn het niet altijd eens. Maar dat hoeft ook niet. Een diversiteit aan geluiden maakt een gedragen beleid. Maar het kan altijd beter, en de mensen die het al een tijdje doen willen wel weer eens geïnspireerd raken door enthousiaste leden.

Zoals..... Hoe gaan we om met allerlei soorten regelgeving? Nu worden we weer geconfronteerd met Natura 2000 en de gevolgen die dat voor de binnenvaart kan hebben. Maas en IJssel; een jaar of 5 alweer terug hoorde ik van mijn zwager die gemeente ambtenaar is in Grave dat toen nog Rijkswaterstaat plannen had om de Maas anders aan te pakken, De baken bomen zoude geroid worden en neven geulen moesten gegraven worden.

Kort gezegd meer ruimte voor de rivieren en de boeren uit de uiterwaarden zo dat er ruimte komt voor de ongerepte natuur.

Ondertussen is er alweer heel wat water door de rivier gestroomd en de bakenbomen staan er nog maar worden niet meer onderhouden om dat uit workshops bleek dat een meerderheid daar voor was. Een compromis.

Nu 5 jaar later zien de oevers van de Maas er al heel anders uit, de boeren zijn weg de oevers zijn afgegraven en er is plaats gemaakt zodat de natuur er de vrije hand heeft mooi echt.

Wat we nog missen zijn vuilvangers in de rivier voor plastic en zo.

Maar er zijn meer plannen, blijkt dat ook de beschoeiing er aan moet geloven en de vereniging Schuttevaer maak zich terecht zorgen.

In Frankrijk is door achterstallig onderhoud op veel plaatsen de beschoeiing verdwenen waardoor kanalen dicht slibben en rivieren na hoogwater soms onbevaarbaar worden, er moet dan weer gebaggerd worden en baggeren betekent dan weer dat de habitat van de rivierbodem vernietigt word. Strandjes waad en drink plaatsen voor mens en dier zijn er altijd al geweest.

De ASV is het dus eens met de vereniging Schuttevaer, laten we even een pas op de plaats maken met het verwijderen van de beschoeiing voor dat we achteraf spijt krijgen en realiseer je de consequenties. Je geeft met de ene hand aan de natuur, je neemt het met de andere weer terug door het de binnenvaart moeilijker te maken, zo niet onmogelijk.

Hoe zit het met de beleidsmakers, hebben die wel een idee of de vaart nog goed toegankelijk is voor onze beroepsvaart? En zie daar onze rol: wij moeten ervoor zorgen dat men niet kan zeggen: O, dat hebben we nooit geweten, dat heeft niemand ons verteld. Dus blijven wij, tot vervelens toe vertellen dat regels niet deugen, of inconsequent zijn en wat de consequenties zijn van beleid.

Vervelend is dat we daardoor zelden opbouwend bezig kunnen zijn. We zijn meer bezig te zorgen dat we drama's (proberen te) voorkomen dan dat we iets nieuws kunnen ontwikkelen.

Green Award Ik dacht..... die ga ik winnen!

Ik, die nooit het schip boen met zeep

Ik, die altijd zorg dat er geen kruimel lading achter blijft bij het lossen

Ik, die het schip met puur natuur lijnolie behandel

Ik, die altijd rustig vaar

Ik, die zelfs bij een groen kantje de achter gebleven bierflesjes en visaas bakjes opruim.

Maar er valt niets te winnen je moet hem kopen.

Het gaat niet om het milieu...het gaat om imago. Of.....alweer geldklopperij?

Ik wens u allen een goede vergadering toe.

In Memoriam Niek Deen

24 maart jongstleden is Nicolaas Antonius Deen, beter bekend als Niek, overleden in de leeftijd van 71 jaar. 30 maart jl. hebben wij afscheid genomen van deze markante persoonlijkheid in de binnenvaart.

Niek heeft menig ASV nieuwsbrief en Scheepvaartkrant voorzien van sprankelende teksten die, venijnig of niet, altijd gericht waren op het opkomen voor het belang en de positie van de individuele schipper. De oprechte verontwaardiging die uit de diverse ingezonden stukken sprak heeft niet alleen de ASV als vereniging ondersteund maar ook de individuele schipper die zich vaak in de kou gezet voelde door de politiek, de maatschappij en andere instanties.

Sommige collega's keken bij iedere nieuw uitgekomen Scheepvaartkrant bij de ingezonden stukken of er weer iets van zijn hand in stond. Want hij wist te verwoorden wat anderen voelden maar vaak niet onder woorden konden brengen. Die mensen zullen Nieks inbreng moeten missen.

Niek was zich er al jaren van bewust dat niets vanzelf komt en dat er soms strijd gevoerd moet worden om iets te bereiken. En als anderen het niet doen, dan deed hij het maar. Ook als hij daarvoor tegen schenen moest schoppen, ook als hij daarmee niet altijd vrienden maakte. Want het belang van de schippers was voor Niek groter dan zijn eigen belang. Aardig gevonden worden is leuk maar ondergeschikt aan het belang van de binnenvaart.

Ziek als hij was, al jarenlang, wilde Niek maar niet achter de geraniums gaan zitten. Hij bleef een luis in de pels ook ver nadat hij was gestopt met het actieve varen. Dat riep nog al eens weerstand op. Want met zo'n dossierkennis, zoveel ervaring en de gave om dat allemaal tot uitdrukking te brengen, de vinger op de zere plek te leggen was hij een geduchte tegenstander voor degenen die het belang van de binnenvaart en specifiek de kleine binnenvaart schaadden of verkwanselden.

Wat kon hij boos worden op degenen die zorgen dat het bestaan van de (kleinere) binnenvaart onmogelijk gemaakt wordt, op degenen die de belangen van die binnenvaart horen te behartigen maar het laten afweten, of erger nog, de problemen ontkennen, de schippers schofferen.

Tijdens de ledenvergadering van de ASV gehouden te 19 maart 2011 in Rotterdam werd duidelijk dat we binnenkort van Niek afscheid zouden moeten nemen. Daar kwam de enorme betrokkenheid, strijdvaardigheid en wilskracht van Niek ter sprake om, ook ver nadat het zijn eigen belang betrof, zich in te blijven zetten voor de binnenvaart in het algemeen, en voor de denkwijzen van de ASV in het bijzonder.

Gerefereerd werd aan de, zo noodzakelijke, kennis waar hij ons zoveel jaren mee heeft ondersteund en het feit dat hij door de jaren heen steun en toeverlaat is gebleven voor de diverse opvolgende bestuursleden. Ook toen het lichamelijk onmogelijk werd op overleggen aanwezig te zijn bleef hij op onnavolgbare wijze zijn visie met alle betrokkenen delen.

Het enige wat ons rest is de herinnering aan Niek die zo vaak in de krant de mogelijkheid heeft gekregen om zijn visie te delen met de lezers. We danken de Scheepvaartkrant voor de mogelijkheid die zij Niek geboden heeft in de afgelopen jaren door zijn pennenvruchten te publiceren. En wij.....zullen in zijn geest doorgaan voor het bevechten van een sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart.

Sunniva Fluitsma
ASV

Toekenning van het erelidmaatschap

Aan de heer Deen

Rotterdam, 24-03-2011

betreft: toekenning van het **erelidmaatschap van de Algemeene Schippersvereniging aan de heer Nicolaas Antonius Deen**

Geachte heer Deen

Tijdens de ledenvergadering van de ASV gehouden te 19 maart 2011 in Rotterdam is het voorstel gedaan u, Nicolaas Antonius Deen het erelidmaatschap van de **de Algemeene Schippersvereniging aan te bieden**.

Ter sprake kwamen de enorme betrokkenheid, strijdvaardigheid en wilskracht om u, ook ver nadat het uw eigen belang betrof, in te blijven zetten voor de binnenvaart in het algemeen, en voor de denkwijzen van de ASV in het bijzonder.

Gerefereerd werd aan de, voor de ASV zo noodzakelijke kennis waar u ons zoveel jaren mee heeft ondersteund. Kennis betreffende gebeurtenissen, maar ook de zo noodzakelijke kennis over wat waar te vinden was en welke de juiste stukken waren om te gebruiken.

De oprechte verontwaardiging die uit de diverse ingezonden stukken sprak heeft niet alleen de ASV als vereniging ondersteund maar ook de individuele schipper die zich vaak in de kou gezet voelde door de politiek, de maatschappij en andere instanties.

Daarnaast bent u door de jaren heen steun en toeverlaat gebleven voor de diverse opvolgende bestuursleden. Er werd door u met raad en daad bijgestaan in situaties waar het lastig was posities te bepalen.

Ook toen het lichamenlijk onmogelijk werd op overleggen aanwezig te zijn bleef u op onnavolgbare wijze uw visie met alle betrokkenen delen.

Vanwege al deze feiten hebben alle aanwezigen unaniem besloten u, Nicolaas, Antonius Deen, als bewijs van waardering, het erelidmaatschap van de ASV aan te bieden.

We hopen op deze wijze duidelijk te maken hoe groot de waardering van ons is voor uw inzet in de afgelopen jaren.

Met de meeste hoogachting ,

.....

W. Stam
Voorzitter ASV

.....

S. Fluitsma
vice-voorzitter ASV

Alleenvaart Wallonië

Direction Générale des Voies Hydrauliques
Boulevard du Nord 8
NAMUR 5000
BELGIQUE

Rotterdam, 19-03-2011

betreft: bezwaren handhaving bemanningsregeling Wallonië, specifiek de problematiek rond de alleenvaart

Geachte dame, heer

Enkele leden van de ASV, onder andere varend voor de vereniging toerbeurt Noord-Zuid, attendeerden onze vereniging op een knelpunt wat betreft het varen in Wallonië en verzochten ons, ook namens hen, actie te ondernemen. Middels deze brief willen we niet alleen de knelpunten onder uw aandacht brengen maar ook de doelen van de ASV alsmede enkele punten uit haar visie en beleid inzake de toekomst van het kleine schip.

Wie is de ASV?

De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een groot deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals themaoverleggend gericht op de binnenvaart bij het ministerie (het vroegere deelorgaan binnenvaart). Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken of niet (tijdig) de plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Naast de ASV onderschrijft ook de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid deze problematiek en geeft daar vanuit haar doelstellingen ook uitvoering aan.

Wie is de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid?

De vereniging toerbeurt Noord-Zuid onderhoudt contacten met bevrachters en directe klanten waaruit volgt dat men vrachtaanbod (Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid) verdeelt voor een sociaal aanvaardbaar tarief (nooit onder de kostprijs) niet alleen voor haar leden maar ook voor ook derden. Veel werk van deze vereniging geschiedt door kleine schepen die de haarvaten van de vaarwegen benutten.

Visie en beleid.

In de visie van de ASV vervult de binnenvaart een cruciale maar onderbelichte rol in de leefbaarheid. Zonder binnenvaart zou niet alleen de uitstoot van broeikasgassen, fijnstof, en NOx, een stuk hoger zijn maar zouden ook de geluidsbelasting langs de hoofdverkeersaders en de files zouden beduidend toenemen. De ASV heeft daarom beleid ontwikkeld om de binnenvaart – en daarbij ligt de nadruk op de kleinere binnenvaarschepen omdat deze tot in de haarvaten van het vaarwegennet kunnen komen – te bevorderen. Om dat doel te bereiken zal de ASV knelpunten in het vervoeren over de vaarwegen trachten op te lossen, bevrachters/bedrijven bezoeken en hen de voordelen van vervoer over water duidelijk maken en politieke partijen benaderen.

Knelpunten varen in Wallonië

Wij, als ASV en vereniging Toerbeurt Noord-Zuid zijn door onze leden op het volgende attent gemaakt.

Reeds sinds enkele jaren gelden de bemanningsvoorschriften voor de alleenvaart op de verschillende Europese vaarwegen. Vele schepen kleiner dan 55 meter voldoen aan een wettelijke regeling om met een minimale bemanning te mogen varen. Inmiddels hebben deze schepen ook een SI certificaat (certificaat van onderzoek) waarbij men een apart Belgisch certificaat heeft verkregen om ook in het koninkrijk België, waar gelijke eisen gelden als in Nederland, gerechtigd is met een minimale

bemanning te varen.

Echter, waar dit in Nederland, Frankrijk en Vlaanderen over het algemeen op deze wijze toegestaan is, blijkt dit in Wallonië op problemen te stuiten.

Wij begrijpen de lastige positie van de verschillende organisaties in België, rekening houdend met het feit dat er geen regering is en men dus moeilijk dit soort bestaande regelgeving aan kan passen.

Ondertussen is er ook al enige tijd een crisis gaande in de binnenvaart waardoor daar de zaak er zeker niet eenvoudiger op wordt. Was het in het verleden al een probleem, op dit moment is het ronduit onmogelijk een matroos te kunnen betalen. Daarnaast is het op een klein schip bijzonder moeilijk om voor de juiste accommodatie te zorgen waar een werknemer recht op heeft.

Dit alles maakt dat het effectief zo is dat op deze wijze schippers die, om wat voor reden dan ook, er alleen voor (komen te) staan, gedwongen worden hun beroep op te geven. Wat de gevolgen daarvan zijn laat zich raden; de meeste kleine schepen zijn inmiddels gesloopt of worden als woonboot gebruikt.

Toch horen wij van alle kanten, ook vanuit Wallonië, dat men hecht aan het voortbestaan van een vloot kleinere schepen. Deels vanwege de congestie op de weg, deels vanuit een economisch belang deels vanuit milieuoogpunt. Het is dus niet alleen het belang van de (kleine) binnenvaart dat hier aan de orde is. Voor bedrijven wordt het steeds moeilijker kleinere schepen te vinden die hun goederen kunnen vervoeren. Bedrijven die aan kleine vaarwegen liggen willen ook hun goederen geleverd krijgen, bedrijven die goederen kopen vanuit silo's in kleine vaarwegen zouden gedwongen worden te kiezen voor vervoer over de weg.

Wij dachten begrepen te hebben dat er ook van Waalse zijde het belang ervan ingezien werd om de kleinere schepen te behouden vanwege bovenomschreven redenen.

Waarom schrijven wij u deze brief?

Wij willen u er op wijzen dat iedere maatregel die het uitvoeren van het beroep belemmert, het uitsterven van de kleinere scheepstypen zal doen versnellen.

Vele schippers die het betreft hebben niet zelf gekozen voor de huidige situatie waarbij zij geheel zelfstandig een schip besturen. Om toch hun werk te kunnen houden hebben zij al veelal grote investeringen gedaan om aan de regelgeving (in Nederland en Vlaanderen) te kunnen voldoen. Deze investeringen lijken voor veel schippers zinloos te zijn als men in Wallonië de alleenvaartregeling niet accepteert.

Wij vragen u daarom alles in het werk te stellen om de kleinere binnenvaart zoveel mogelijk te behouden. Daar zou ook bij kunnen horen dat u eens genomen beslissingen betreffende bemanningsvoorschriften nog eens tegen het licht houdt om te kijken of het gezien de huidige situatie herziening behoeft.

Hoewel wij er van op de hoogte zijn dat het Waalse gewest zijn eigen regels uit kan vaardigen vinden wij het moeilijk te begrijpen waarom er een verschil zou zijn tussen vaarwegen vanaf het moment dat de vaarweg zich in Wallonië bevindt tegenover dezelfde vaarweg in Vlaanderen.

Wat hebben wij gedaan?

Wij hebben dit onderwerp al op meerdere plekken aan de orde gesteld, waaronder bij de ESO (de Europese Schippersorganisatie). Ook andere Nederlandse bonden hebben er op dit moment aandacht voor.

Hoe verder?

Wij hopen dat wij op korte termijn antwoord van u kunnen ontvangen over de wijze waarop u met onze vraag omgaat. Wij zullen de brief ook ter beschikking stellen aan de diverse Belgische zusterorganisaties en allen die het betreft.

Rest mij u vriendelijk te danken voor de aandacht die u aan deze problematiek wilt schenken, en de hoop uit te spreken dat u de zaak op een positieve wijze wilt benaderen.

Tenslotte willen wij u er op wijzen dat wij van harte bereid zijn uw vragen hieromtrent te beantwoorden.

Mocht behoefte hebben aan meer informatie of u wilt overleggen dan kunt u altijd contact op nemen met een van onze bestuursleden Via telefoon 06-53532991 of per mail twigt.franto@vaart.net

Met de meeste hoogachting en vriendelijke schippersgroet,
Mede namens Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid,

.....

.....

.....

W. Stam
Voorzitter ASV

S. Fluitsma
vice-voorzitter ASV

J.Evens
voorzitter vereniging Toerbeurt Noord-Zuid

Copie naar : Direction de La Réglementation
Rue Canal de l'Ourthe 9
ANGLEUR 4031
BELGIQUE

CCR moet beleid aanpassen om het kleine schip te behouden

27 oktober 2010 is er een CCR overleg geweest waarin onder andere de brief van de ESO over de gevolgen van de ROSR, de regelgeving waarbij met terugwerkende kracht nieuwbouweisen op bestaande schepen toegepast moeten worden, aan de orde werd gesteld. Van dit overleg is een concept verslag gemaakt. Als dit verslag ook definitief wordt lijkt de CCR nog immer doof voor de argumenten die keer op keer aangereikt worden om de regelgeving terug te brengen tot wat het was: aanpassen bij om- ver- of nieuwbouw.

Alleen al voor Nederland 70.000 extra vrachtwagens op de weg!

Duidelijk is dat de CCR, die ooit ontstaan is om de positie van de binnenvaart te versterken, de kleine binnenvaart laat verdwijnen door niets te doen aan de versoepeling van de regels. Duidelijk blijkt dat diezelfde CCR zich er terdege van bewust is dat die regels zullen betekenen dat vele kleine schepen gedwongen zijn te verdwijnen. Het zal dan geen specifiek beleid zijn om de kleine schepen te laten verdwijnen, door doof te blijven voor de vragen vanuit onder andere de ESO om het beleid aan te passen is het verdwijnen van de kleine schepen wel het gevolg hiervan. En op enige actie vanuit de CCR om dit beleid te herzien wordt nu al veel te lang gewacht.

Over veiligheid wordt niet gesproken want er is al lang toegegeven dat de meeste regels niet te maken hebben met ongevallen die zich voorgedaan zouden hebben. Kennelijk is het geen probleem voor ons aller veiligheid als er veel meer vrachtwagens (zo'n 70.000 extra!!!) op de weg komen. Men heeft toegegeven dat men niet kijkt naar de effecten van dit soort maatregelen tussen de verschillende vervoersmodaliteiten. Het argument waarom men zich niet specifiek hard wil maken voor de kleinere schepen (tot 1500 ton) is nu volgens de CCR dat het **lijkt** dat kleine schepen net zo vervuilend zouden zijn als de vrachtwagen. Waarop dit gebaseerd is, is onduidelijk. Maar het wordt blijkbaar door niemand tegengesproken ook niet door de Nederlandse delegatie. Onbegrijpelijk want er zijn toch rapporten genoeg die het tegendeel aantonen. Ook heel fijn voor al die schepen die de afgelopen jaren flink in de buidel hebben getast om zo'n milieuvriendelijke CCR2 motor te plaatsen!

Nederland staat in de kou

Het moet gezegd dat de Nederlandse delegatie als enige reageert en het over het belang van het voortbestaan van de kleine schepen heeft. Geen enkel ander land ondersteunt Nederland in de wens om de organen van de CCR veel bewuster met de wijzigingen van de reglementen om te laten gaan. Hoe is dat mogelijk als we toch weten hoe de BDS (Duitse bond) en het CNBA (Franse bond) maar ook het VBR (Belgisch) zich inmiddels ook tegen de (wijze van) invoering van de regelgeving hebben uitgesproken? Maar daar worden geen conclusies uit getrokken. Het eventueel per schip afzonderlijk bekijken (hardheidsclausule) betekent dat je als ondernemer nooit weet wat je kunt verwachten en zorgt voor weinig vertrouwen in de toekomst. Door geen aparte regeling toe te willen passen voor kleinere schepen zou je de conclusie kunnen trekken dat men ermee akkoord gaat dat kleinere schepen verdwijnen, ongeacht files, ongevallen op de weg, bedrijven die duurder moeten gaan vervoeren, en (daar blijf ik van overtuigd) een milieu-nadeel voor de hele maatschappij. Het zal dan niet specifiek de bedoeling zijn van de CCR het is wel het gevolg van hun handelen en zij zijn de enigen die het tij kunnen keren..

Hobbyisten

Waarom doet men net of dit het belang is van een paar liefhebbers van kleine schepen? Alsof we hobbyisten zijn wiens speeltje afgepakt wordt!

Men noemt in het verslag de ASV als enige die zich hard maakt tegen deze regelgeving. Is dat niet verwonderlijk als we toch keer op keer te horen krijgen dat andere bonden zich op allerlei overleggen hier tegen teweergesteld zouden hebben?

Men spreekt in het verslag over de ASV als de beroepsorganisatie ASV, die een gering aantal eigenaren van kleine binnenschepen vertegenwoordigt. Dat bagatelliseert de zaak natuurlijk nog eens even extra. Ach zo'n klein bondje, opkomend voor het belang van zo'n klein groepje.

Maar in dit geval vertegenwoordigt de ASV heel wat meer eigenaren dan er hier aangenomen wordt. Het is niet voor niets dat de ESO met zo'n brief komt op de CCR raadgevende conferentie waarin ze de regelgeving scherp veroordeelt. De ASV zwengelt aan maar de belangen liggen ook zeker bij schippers die lid zijn van andere bonden; Nederlandse, Belgische, Duitse of Franse. En bij die CCR conferentie heeft in ieder geval ook de BDS (Duits) en het CNBA (groot en Frans) zich geroerd en de ASV specifiek ondersteund. Uiteindelijk blijkt het een heel breed gedragen kritiek op de werkwijze van de CCR. Zelfs bonden die jarenlang zeiden dat het allemaal wel mee zou vallen geven nu aan dat dit toch niet de bedoeling kan zijn. Zo sprak de heer van Toor tijdens het overleg betreffende de

binnenvaartambassadeur zelfs over het feit dat de kantoorbonden schouder aan schouder met de ASV tegen de CCR regelgeving opgekomen zouden zijn (!!!). Maar ook dat zou bekend moeten zijn. Dus laten we nu niet net doen alsof het alleen om een klein groepje schippers gaat en laten we ook niet net doen alsof het alleen het belang van de binnenvaart zelf is wat hiermee in het geding is.

*** De gevolgen**

Steeds meer bedrijven en bevrachters merken momenteel al een enorm tekort aan kleine schepen. Vraag het na bij de bedrijven gelegen aan de kleine vaarwaters (Middenmeer, Slootdorp, Doetinchem, Haastrecht etc). Vraag het ook na bij de bevrachters, samenwerkingsverbanden, de vereniging toerbeurt Noord-Zuid, die vooral met kleinere schepen werken. En ondertussen suggereert men dat 1 binnenschip net zo vervuילend zou zijn als minimaal 14 vrachtwagens!!!!

Rekening houdend met het feit dat dit een verslag is van een overleg dat vlak na de raadgevende conferentie heeft plaatsgevonden, moeten we de conclusie trekken dat men alle opmerkingen en brieven, ook van de ESO, ondersteund door de EBU, die dit aan de kaak stelt gewoon naast zich neerlegt.

De voorzitter benadrukt hoezeer de CCR zich heeft ingezet om alle geïnteresseerde beroepsorganisaties bij de besluitvorming te betrekken. Maar toen de ASV een brief schreef naar aanleiding van de raadgevende conferentie in 2009 werd die door diezelfde CCR als niet geschreven beschouwd want de ASV was geen "gesprekspartner van de CCR". Nu is er een site van de CCR waar alle stukken te lezen zijn...maar niet door iedereen, niet door alle geïnteresseerden. Waarom niet? Hoe zit het met de openbaarheid van bestuur bij een organisatie die zo veel effect heeft op ons (voort)bestaan? Men spreekt over de goede contacten met het bedrijfsleven. Maar wat is bedrijfsleven? De leveranciers die aan de binnenvaart verdienen en regelmatig bij de CCR mogen laten zien wat ze nu weer bedacht hebben, de door de CCR zelf vastgestelde gesprekspartners? In werkelijkheid gaat het dus niet echt om alle geïnteresseerde beroepsorganisaties. En zelfs dan nog; tijdens de raadgevende conferentie zat het hele bedrijfsleven dat de binnenvaart volgens de CCR zelf vertegenwoordigt; ESO en EBU, op één lijn: de CCR verliest de doelstelling en gevolgen van het eigen handelen uit het oog en zou alsnog de toepassing van de regelgeving dienen te herzien, vonden zij.

De CCR die zo goed naar het bedrijfsleven luistert heeft hier geen boodschap aan. Veilig, veiliger en allerveiligst moet het worden in de binnenvaart ook al is er dadelijk geen klein schip meer over. Maar ook grotere nieuwe schepen ontkomen niet aan de voortdurende vernieuwingsdrift, dat merken ze nu al. Denk je dat je schip volgens de nieuwste eisen is gebouwd blijkt het opeens toch niet meer te voldoen en kun je weer gaan investeren. Wat nu de kleinere, oudere schepen overkomt is het voorland voor een ieder als er niet ingegrepen wordt in de werkwijze van de CCR. Gelukkig begint het erop te lijken dat men daar in de toekomst wat zorgvuldiger om zal gaan met het invoeren van nieuwe regelgeving,

In april is er weer een CCR overleg waarin het concept verslag wordt besproken. Misschien een goed moment om de strategie eindelijk te herzien. Ik wil u namens de eigenaren van de oudere (kleinere) schepen vragen: grijp in nu er nog iets over is.

***Politieke (on)wil**

Maar ook in Europa zou men moeten bedenken wat de gevolgen zijn van het verdwijnen van de kleine schepen. Op de Franse vaarwegen moeten klanten soms maanden wachten op een schip (Canal lateral a la Loire bijvoorbeeld).

Het blijft een kwestie van keuze. Willen we binnenvaart of vrachtwagens naar de bestemmingen vanuit of naar de haarvaten? Europa heeft zich voorgenomen in het witboek om in 2050 (lekker ver weg dan hoef je nog lang geen verantwoording af te leggen) een veel groter deel van het vervoer per binnenvaart (en spoor) te laten gaan. Maar op deze wijze verdwijnt er werk van het water naar de weg. Ik zou zeggen: nu ingrijpen voordat dat nog verder gaat, of gaan we wachten tot 2049 om daar iets aan te gaan doen?

Tel je zegeningen

Maar ik moet natuurlijk niet zo zeuren, ik moet mijn zegeningen tellen zegt de heer van den Broek Humphrey vertegenwoordiger van de EVO op de CBOB vergadering. Al die zegeningen tellen.... het valt niet mee. 140 regels waar we onmogelijk aan kunnen voldoen. Alles kwijtraken na een leven op het water. Je schip niets meer waard omdat niemand het wil kopen. Het kan niet op. Gelukkig schijnt de zon voor iedereen en is 'ie gratis. Daar kan niemand iets aan doen. Ook de CCR niet ook de EVO niet

Sunniva Fluitsma, ASV

Het transitiecomité gaat ons redden

De grote stap voorwaarts

Wat een mooi stuk stond er in de (digitale) Schuttevaer, en wat werd het positief ontvangen! De binnenvaart smeekt om eenheid...begrijpen wij van de heer Galle. Die riep iedereen op het transitiecomité te steunen! Want de heer Galle is de binnenvaart goed gezind, dat weten we allemaal. Tenslotte heeft hij ook zo veel werk verricht in het Crisisberaad.

“De grote stap voorwaarts : één sector, één huis, één lidmaatschap, één visie, één stem, één vuist ‘ noemt de heer Galle dit. Mao had het niet beter kunnen verwoorden

En niet alleen de heer Galle kennen we al vanuit het Crisisberaad. De heer van Toor ondersteunt zijn verhaal van harte en zo zien we velen hun steun betuigen. De onderwijscoördinator (gezeteld op het Vaste Land) de verzekeringen EFM en Oranje (sinds wanneer bemoeien verzekeringen zich inhoudelijk met ons voortbestaan) de directeur van Mercurius, een voormalig president van de EBU en ga zo maar door. Kennelijk is er al een spoedcursus lobbyen geweest, want als we zien wie dit allemaal onderschrijft word je er (bijna) stil van!

Zelfs Jan de Vries laat zich horen en roemt datgene wat we bereikt hebben:

4.000 oudere schepen gesloopt (en nu een schrijnend tekort aan kleine schepen), Vaarwegen krijgen aandacht die zij ook verdienen (??) en als klap op de vuurpijl: “Verladers waarderen vooral de lage vrachtprijzen en flexibele vervoervoorwaarden.”.(ten koste van wie?)

Je ziet, allemaal mensen die de binnenvaart een warm hart toedragen.Tientallen steunbetuigingen, van iedereen die het zo goed met de binnenvaart voor heeft. En her en der ook zelfs van een schipper! Want het is natuurlijk een aanlokkelijk idee als er iets zou ontstaan dat de binnenvaart uit het dal kan halen. Allemaal positief? Ja, bijna allemaal. Want de negatieve reacties die wij hebben gezien worden snel van de site verwijderd. Berlusconi-achtige praktijken om dit idee door te drukken door Dirk van der Meulen. Die bepaalt gewoon wie wel en wie niet gehoord mag worden. Een beter bewijs voor de drang om iets door te drukken ten koste van alles heb je toch niet nodig. En dan moeten we vooral enthousiast aansluiten bij een organisatie die voor ons met een stem gaat spreken.

Draagvlak

En zo wordt er alweer een draagvlak onder de binnenvaart gesuggereerd, net als bij de oplegging. Ook daarover horen we nog steeds dat slechts de Nma het heeft tegengehouden en dat de schippers het plan wilden. Terwijl een enquête en vaartpeiling overduidelijk anders aantoonde. En tijdens het Europees overleg in Brussel werd het plan door alle landen naar de prullenbak verwezen vanwege de slechte onderbouwing. Maar ondanks die harde gegevens is het feit dat de meerderheid van de schippers het niet wilde nog steeds niet doorgedrongen in Den Haag. Hoe zou dat komen?

Welk plan?

En nu roept iedereen dat we ons hierbij aan moeten en willen sluiten. Waarbij? Waar is het plan? Waar gaat dit over? Wordt er (wederom) van schippers gevraagd een blanco cheque te tekenen zonder dat er een letter op papier staat?

Lobbyen

Lobbyen is het toverwoord geworden. Met een ferme lobby gaat iedereen voor de binnenvaart kiezen. Maar tegelijkertijd horen we dat Nederland al voor de binnenvaart gekozen heeft, dat is bijvoorbeeld een van die vele zegeningen die we moeten tellen volgens een spreker op de CBOB jaarvergadering. Bovendien hebben we al jarenlang een BVB die (zelfs met overheidsgeld) zo'n lobby zou moeten verzorgen. Dus wat zou het toevoegen? Maar zelfs de BVB ondersteunt van harte dit plan. Wat hebben ze zelf dan de afgelopen jaren gedaan als ze denken dat anderen het beter kunnen?

Ondemocratisch

De BVB is tenminste nog een overkoepelende organisatie, los van de sociaal-economische stromingen van de verschillende bonden. Hoe kun je het bedenken om die allemaal op een hoop te gooien? Dat doe je toch ook niet met alle politieke partijen. Als je dat wel zou doen heb je een dictatuur en zijn we daar dan blij mee? Kees de Vries van de vereniging Schuttevaer zei tijdens dat overleg over het rapport van de binnenvaartambassadeur nog dat hij het voorstel van een transitiecomité geen goed plan vond, het niet ondersteund zou worden door de schippers omdat het bijzonder ondemocratisch is. De ASV was en is het daar roerend mee eens. Maar er gebeurt kennelijk

wel wat daar op het Vasteland want inmiddels staat diezelfde de Vries achter dit plan.

Verplichte bijdrage?

Maar wat wil het transitiecomité bereiken? Een concurrent worden van de EVO om ons daar krachtiger tegenover te stellen? Hoeveel duizenden per jaar moet iedere schipper dan inbrengen om tegen die enorme geldstroom op te kunnen? Want er is al sprake van verplicht lidmaatschap en dus een verplichte bijdrage (zeker bij een productschap).

Ga eens kijken in Zoetermeer, loop eens rond in dat enorme gebouw van vele verdiepingen waar al die mensen werken aan dure bureaus met luxe zitjes in een zee van ruimte.

Gaan we er echt van uit dat de politiek de eigen verantwoordelijkheid niet neemt los van een lobby? Dan moeten we misschien eens op andere partijen gaan stemmen.

Productschap.

Wat we zien bij de voorstellen voor het transitiecomité is dat het een soort productschap moet worden. Maar waarom is er zoveel onvrede bij de bestaande productschappen? Waarom zijn ze die juist aan het opheffen? Omdat een productschap zo weinig democratisch is. De kleinere (boeren bijvoorbeeld) hun belangen veel minder ondersteund zien dan de grotere (boeren).

Tijdens het debat over het binnenvaartrapport heeft de ASV het volgende ingebracht:

“negatief is de ASV ook over het voorstel tot het oprichten van het Transitiecomité Binnenvaart. Dit houdt het grote gevaar in van een productschap, is ondemocratisch (zet de schipper buiten spel) en is gespitst op het binnenvaartvervoer en niet diegenen die het uitvoeren. Het gaat geheel voorbij aan de tegengestelde belangen tussen rederijen/verladers en particuliere vervoerders. Het binnenvaart vervoer an sich is niet de hoofddoelstelling van de ASV, tenslotte zetten wij ons in voor de sociale en economische positie van de particuliere binnenvaartschipper.”

En dat zou eigenlijk ook voor de andere sociaal/ economische organisaties moeten gelden.

Maar kennelijk ervaren die dit niet zo, lees ik uit de reacties van bestuurders van ONS, CBRB, CBOB etc. Is de ASV dan de enige die hecht aan deze functie van een sociaal economische organisatie met een eigen identiteit?

Één geluid

De binnenvaartambassadeur komt tot dit voorstel omdat hij zegt dat er beter samengewerkt moet worden. Daar zit wat in natuurlijk. Samenwerken maakt je sterker. Echter, nergens onderbouwt de heer Verberk zijn ‘oplossing’ dat door middel van het ontstaan van een grote organisatie de situatie voor de schippers nu beter zou zijn. Samenwerken werkt volgens de ASV vooral goed als je vanuit een verschillend signatuur, verschillende achtergronden en verschillende inzichten je visie deelt en van daaruit tot beleid komt. Maar dat is niet de bedoeling. Die verschillende signaturen moeten opgeheven worden en dan moeten we één geluid laten horen.

Leren van ervaringen

Nu hebben we toch al een voorbeeld hoe dat werkt. Het CNBA in Frankrijk is zo’n overkoepelende bond, precies zoals hier het voorstel is. Iedere Franse schipper moet daar per reis aan betalen. Bovendien doet de overheid daar ook nog een flinke duit in het zakje. Vele mensen zijn er in dienst van het CNBA dus zouden de binnenvaart goed moeten kunnen vertegenwoordigen. En, zo’n groot land, zoveel schippers plus geld van de overheid maakt dat er geld genoeg is om te lobbyen. Dat is ook zo, geld zat. Maar doordat men altijd alle type en soorten schepen en schippers moet vertegenwoordigen is het belang van de ene soms rechtstreeks in tegenstelling tot het belang van de ander. Bovendien lijkt dat geld van de overheid wel leuk maar ook daar zit weer een belang en, wiens brood men eet.....Bij de ESO neemt daarom bij tal van onderwerpen het CNBA maar geen positie is. Dus voelen vele schippers zich in de steek gelaten en hebben een nieuwe eigen bond opgericht “la Glissoire”.

Zou het niet wijs zijn hiervan te leren?

Samenvoegen in plaats van samenwerken

Samenwerken is het toverwoord. Alleen, dit transitiecomité heeft niets te maken met samenwerken. Het wil samenvoegen. Dat is heel iets anders. Alle geluiden zouden mee moeten tellen maar kennelijk de een toch wat meer dan de ander. En we weten ook al vanuit de ESO hoe dat in de praktijk werkt. Meeste stemmen gelden, en als die meeste stemmen altijd vanuit een zelfde hoek komen (CBOB, CBRB) dan leg je het helaas bij ieder onderwerp af. Meeste stemmen gelden, voorbijgaand aan het belang, de behoeften, de noden van een kleinere groep maakt niet de beste vorm van samenleven. Samenleven betekent ook openstaan voor de noden en behoeften van de

minder sterke, als je dat niet doet is het geen samenwerken maar gaat het om “winnen”, en daar is het algemeen belang niet mee gediend.

Want hoe is het mogelijk dat de CBRB de trekker van de kar gaat worden voor de schippers en de ASV bij voorbaat uitsluit? Dat zou toch de schippers aan het denken moeten zetten?

Of hebben de schippers het opgegeven? Denken ze, zoek het maar uit, ik hoor wel wat ik moet betalen en regel het dan maar voor me? Dat zou toch wel triest zijn en een blamage voor deze beroepsgroep.

Angel uit de actiebereidheid

Waarom dan toch zou de binnenvaartambassadeur dit voorstellen?

De overheid wil dit kennelijk. En dat is geen wonder. De overheid is niet gebaat bij onrust, bij een sector die zich roert. Nadat er veel onvrede was ontstaan onder de schippers over de crisis en hoe de overheid en banken daar een rol in hebben gespeeld was er alles aan gelegen de blik van de schippers te verleggen. Van bank en staat naar henzelf. Dus werd er eerst een crisisberaad opgericht dat jammerlijk faalde, hoewel Erik van Toor nog steeds zegt dat het op draagvlak onder de schippers mocht rekenen. Daarna benoemen we een binnenvaartambassadeur die na heel veel tijd met een rapport komt waarbij hij de schippers de oren wast. En dan nu moet er een transitiecomité gevormd worden.

Actiebereidheid

Waarom? Wat heeft de politiek hiermee gewonnen? Tijd! Tijd, waardoor de angel uit de actiebereidheid getrokken is, tijd waardoor de schippers inmiddels zo murw zijn dat ze bijna alles goed vinden. Tijd, zodat men kan zeggen dat de crisis alweer aan het voorbij gaan is, sterker nog “er wacht ons een gouden toekomst” (haven Rotterdam) dus waar maak je je druk om?

Tijd dus, levert dit alles de politiek op en daarmee is het gevaar op werkelijke acties, werkelijke onrust en de roep om een andere systeem dan deze niet-werkende vrije markt verstomd. En, met een beetje geluk, levert het ook nog een sector op die nog makkelijker te manipuleren is dan tot nu toe het geval was.

Versterking

De heer Verberk stelt dat een structuurversterking van de binnenvaartsector essentieel is en de sector ook weerbaarder maakt bij toekomstige crises.

De ASV wijst erop dat het verleden heeft laten zien dat dat niet werkt door het opgaan in één bond. Zie het CNBA (in Frankrijk) maar in zekere zin ook het KB (in Nederland) die toch echt niets aan deze crisis hebben kunnen doen.

Het belang van de schipper

Wat hier wel mee bereikt wordt is dat we het weer niet hebben over waar het over zou moeten gaan: de versterking van de positie van de schippers door aanpassing van het huidige vraag- en aanbodstelsel. Het mag dus duidelijk zijn dat de ASV vindt dat deze weg inslaan het belang van de schippers niet dient. Het mag ook duidelijk zijn dat de ASV een vereniging is waarbij wij het uitermate belangrijk vinden dat die stem gehoord wordt. Transitiecomité of niet.

Want met al dat geld dat de regering het transitiecomité in het vooruitzicht heeft gesteld trekt de overheid aan de touwtjes, dansen de schippers naar de pijpen van de staat, zijn er weer een paar mensen rijker en de schippers een illusie armer

Vertrouwen

De heer Galle werpt zich dus op als voortrekker van dit transitiecomité, en is als scheepsmakelaar zo bekend, of liever gezegd berucht, dat hij er onder andere voor zorgde dat vele schippers afhaakten want met zulke mensen in het Crisisberaad hadden zij er geen vertrouwen meer in.

En nu zien we hem weer opduiken. “De grote stap voorwaarts : één sector, één huis, één lidmaatschap, één visie, één stem, één vuist“ klinkt indrukwekkend maar met zijn allen achter één leider aan lopen heeft al te vaak tot ellende geleid

Willen we dat?

ASV

Walstroomtarieven Zuid-Holland

Betreft: Schriftelijke vragen conform artikel 54 van het reglement van orde voor de vergadering van Provinciale Staten.

Onderwerp: Walstroomtarieven Zuid-Holland
Aan de voorzitter van het college van Gedeputeerde Staten,

Toelichting:

Walstroomtarief Zuid-Holland 27 eurocent per kWh

3 maart 2011 - De provincie Zuid-Holland heeft het tarief dat schepen betalen voor walstroom langs provinciale vaarwegen vastgesteld op 27 eurocent per kWh. Het nieuwe tarief is op 1 maart 2011 ingegaan. Het lagere tarief van 17 eurocent per kWh dat tot eind februari gold, was een tijdelijk kennismakingstarief dat niet kostendekkend was. Het nieuwe tarief sluit aan bij de tarieven van andere walstroomaanbieders in de regio en de tarieven voor huishoudelijk gebruik.

Op provinciale vaarwegen geldt nog geen generatorverbod. Daar is een wijziging van de Provinciale Milieuverordening voor nodig. Deze is op dit moment in voorbereiding en zal vanaf januari 2012 van kracht worden. Tot die tijd is walstroom weliswaar niet verplicht, maar de omgeving zal het zeker waarderen als schippers er gebruik van maken.

Binnenvaartschepen die bij een walstroomkast afmeren kunnen daar elektriciteit afnemen. De schepen hoeven dan hun dieselgeneratoren niet meer te laten draaien. Voor omwonenden betekent dat schonere lucht en minder geluidsoverlast.

Bron: <http://www.zuid-holland.nl/contentpagina.htm?id=76399>

Vragen:

1. Hoe is het tarief van 27 eurocent per kWh opgebouwd? Komen hier extra kosten bovenop? Zo ja, welke?
2. Worden binnenvaartschepen gezien als woningen of als bedrijfspanden?
3. Bent u met de SP van mening dat een binnenvaartschip een bedrijfspand is?
4. Wat is de reden dat binnenvaartschepen het tarief van particulieren moeten betalen en niet het tarief voor bedrijven?
5. Bent u met de SP van mening dat, omdat binnenvaartschepen bedrijfspanden zijn, deze ook voor het bedrijfstarief stroom af zouden moeten kunnen nemen? Zo nee, waarom niet?

Namens de SP Statenfractie,
R. van Aelst

Verlag van het overleg techniek en nautiek binnenvaart (OTNB)

5 april 2011

Dit overleg vanuit wordt gehouden tussen de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen en het binnenvaartbedrijfsleven, aangevuld met vertegenwoordigers van de KLPD, Zeehavenpolitie, onderlinge verzekeringsmaatschappijen, Vamex, FONV, Scheepsbouwers etc. Kortom iedereen die wat met wet en regelgeving te maken heeft op (binnen) vaart gebied. Deze overleggen vinden plaats vlak voor de voor of najaarsvergaderingen van de CCR te Straatsburg. Leidraad is dan ook de agenda van de CCR vergadering.

De belangrijkste onderwerpen die behandeld zijn volgen hieronder in niet chronologische volgorde.

Het verslag van de vergadering van 21-09-2010 wordt zonder noemenswaardige opmerkingen goedgekeurd.

Op verzoek van de ASV worden twee onderwerpen aan de agenda toegevoegd, namelijk de voortgang in het dossier dubbelplaten en het ontwerpverslag van de vergadering van 27 oktober 2010 te Straatsburg. Om maar met het laatste onderwerp te beginnen. In dit voornoemde verslag staat te lezen dat de hoofdingenieur van de CCR de heer Pauli aangeeft dat "kleine" schepen niet rendabel geëxploiteerd kunnen worden en dat uit studies blijkt dat ze niet milieu vriendelijker zijn dan vrachtauto's. Tevens concludeert hij dat er wat hem betreft geen aparte regelgeving (soepelere) regelgeving voor het kleine schip hoeft te komen. De Nederlandse delegatie spultert wel wat tegen volgens het verslag, maar daar blijft het dan ook bij. Dit is de ASV in het verkeerde keelgat geschoten en we hebben hierover dan ook gereageerd naar de pers en de Nederlandse CCR delegatie toe. Volgens de Nederlandse delegatie is er voor als nog geen besluit genomen in de CCR dat het kleine schip opgegeven is door de CCR en ze zullen dan ook bij de behandeling van het verslag op de komende plenaire vergadering van de CCR hier een opmerking/aanvulling op maken. Er is ook na deze voorbereidende vergadering nog overleg geweest tussen de Nederlandse delegatie en de ASV. Meer hierover is te lezen in deze nieuwsbrief onder de titel CCR moet het beleid aanpassen om het kleine schip te behouden.

Dan de dubbelplaten of te wel de Franse voorstellen om het dubbelen sterk te beperken bijvoorbeeld het niet meer toestaan van dubbelen van de kinnen, vooronders en de machinekamers etc. Ook varende woonschepen etc. die certificaat plichtig worden in 2018 vallen hier dan onder. Er is bilateraal overleg geweest tussen Nederland en Frankrijk over dit onderwerp. Nederland heeft Frankrijk nog niet kunnen overtuigen van het feit dat in Nederland sinds jaar en dag op verantwoorde wijze gedubbeld wordt en dat Nederland hieraan vast wil houden. Besloten wordt om nogmaals met Frankrijk te gaan praten en dat de Nederlandse delegatie wordt uitgebreid met vertegenwoordigers vanuit de (onderlinge) verzekeringsmaatschappijen en de scheepsbouwers om het Nederlandse standpunt krachtiger met argumenten uit de praktijk over te laten komen. Dit onderwerp speelt zich overigens af in de Joint Workgroup (JWG) te Brussel, waar in tegenstelling tot de CCR meerderheidsbesluiten worden genomen en een lidstaat geen veto heeft zoals in de CCR.

Dan de relingenplicht. Om maar met de deur in huis te vallen dit is ondertussen verplicht voor nieuwbouw. Bestaande schepen ontkomen er (voorlopig) nog aan door de Nederlandse inzet. Nederland is van mening dat eigenlijk eerst een goede nut/noodzaak en haalbaarheids (financieel) analyse gemaakt had moeten worden voor dat dit ingevoerd kan worden. Maar het besluit is al genomen, wel heeft Nederland bereikt dat het een tijdelijke maatregel is, die naar drie jaar geëvolueerd moet worden. Dit geeft hopelijk te tijd om wel een goede nut/noodzaak en haalbaarheidsanalyse te maken. Nauw met dit onderwerp samenhangend is het wisselgeld van het verplicht dragen van een goedgekeurd zwemvest. Ook in het RPR is men bezig om te komen tot een formulering van het verplicht stellen van het dragen van een zwemvest. Alle aanwezige partijen behalve de ASV uiteraard (wij zijn voor de individuele verantwoording van een ieder, in ieder geval niet zijnde personeel) zijn voor het verplicht dragen van een zwemvest. Er ontstond discussie over de precieze formulering van de verplichting. Na flink aandringen van de ASV met argumenten, bleek toch dat het niet zo makkelijk is om een formulering tot verplichting op te stellen, die ook nog duidelijk geïnterpreteerd kan worden bij handhaving. Maar we maken ons geen illusie, als enige gaan we dit niet tegenhouden.

De dode hoek en alles wat hiermee samenhangt, stond niet op de agenda, is wel informeel aan de orde geweest en de Nederlandse delegatie wil graag verder overleg met het bedrijfsleven over het een en ander.

Nederland gaat vast voorbereidingen aanvangen om voor te stellen in de CCR om de hardheidsclausule in ieder geval met een jaar te verlengen.

De bevindingen van de workshops die onder leiding van het bureau KvK hebben plaatsgevonden over de gevolgen van de afschaffing van de overgangsbepalingen zijn hopelijk eind april begin mei klaar. De Nederlandse delegatie heeft nog geen formeel standpunt ingenomen over deze uitkomsten. Maar een klein tipje werd als voorschot vast opgenomen. Duidelijk is geworden waar de ASV altijd op heeft gehamerd dat de gevolgen niet per onderwerp bekeken moeten, maar als geheel vooral bij schepen tot 600/700 ton. M.a.w. we lijken althans in Nederland weer een stukje ruimte voor onze standpunten binnen te halen.

Verder dringt langzaam maar zeker het besef bij de CCR door dat bij invoering om voldoende begrip te houden bij het bedrijfsleven, nieuwe regelgeving onderbouwd moet worden door een nut/noodzaak en haalbaarheids (financieel) analyse. De ASV kon het niet laten om nog maar eens te stellen dat dit dan ook nog maar eens gedaan moet worden voor de gevolgen van het afschaffen van de overgangsregelingen.

Bpm- en mrb-vrijstelling: een korte periode in Nederland rijden in een motorrijtuig met buitenlands kenteken

Bent u een ingezetene van Nederland (ingeschreven in een gemeentelijke basisadministratie)? En rijdt u op de Nederlandse weg met een auto, bestelauto of motor (motorrijtuig) dat is geregistreerd buiten Nederland? Dan moet u belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en motorrijtuigenbelasting (mrb) betalen. Bron: <http://www.belastingdienst.nl/variabel/bpm-vrijstelling>

Geen bpm en mrb betalen (vrijstelling)

Rijdt u in een in het buitenland gehuurd, geleend of geleased motorrijtuig dat is geregistreerd buiten Nederland maximaal 2 weken op de Nederlandse weg? Dan is vrijstelling van bpm en mrb mogelijk. U hoeft dan geen bpm en mrb te betalen. Om die vrijstelling te krijgen moet u bij ons doen: de elektronische melding Vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik.

Voorwaarden voor vrijstelling

De vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik geldt alleen onder de volgende voorwaarden:

- Het gaat om een personenauto, motor of bestelauto (motorrijtuig) die een buitenlands kenteken heeft en in het buitenland is gehuurd, geleased of geleend.
- Het motorrijtuig wordt maximaal 2 weken in Nederland gebruikt.
- Het motorrijtuig wordt gebruikt door een ingezetene van Nederland (ingeschreven in een gemeentelijke basisadministratie), door een inwonend gezinslid van die persoon of het motorrijtuig staat ter beschikking van een organisatie of bedrijf dat in Nederland is gevestigd.
- De vrijstelling wordt verleend aan degene die het motorrijtuig tot zijn beschikking heeft (de gebruiker). Of, als het een in Nederland gevestigd lichaam (bijvoorbeeld een bedrijf) het motorrijtuig feitelijk tot zijn beschikking heeft, dit lichaam.
- Het kenteken van de auto waarvoor u vrijstelling vraagt moet op grond van de Wegenverkeerswet in Nederland mogen rijden. Informatie hierover kunt u inwinnen bij de politie. De politie is telefonisch bereikbaar via 0900-8844 (vanuit het buitenland: +31 34 35 78 844).
- U kunt de melding vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik alleen elektronisch doen.
- De vrijstelling gaat in op de begindatum die u in het formulier vermeldt. Als begindatum vult u op de aanvraag van de vrijstelling in: de datum waarop u voor het eerst met de auto of motor op de Nederlandse weg komt.
- U kunt de melding vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik intrekken of wijzigen, maar **alleen vóór de opgegeven begindatum**.
- U kunt de melding vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik zelf invullen, maar een familielid of een verhuur- of leasebedrijf mag dit ook voor u doen. De melding hoeft niet ondertekend te worden.
- Een gebruiker mag voor hetzelfde motorrijtuig slechts 1 keer per jaar 2 weken vrijstelling melden.
- U hebt alleen een vrijstelling van bpm en mrb voor de gemelde situatie (het motorrijtuig, de gebruiker en de vrijstellingsperiode). Als u tijdens de vrijstellingsperiode niet meer aan de voorwaarden voldoet, vervalt de vrijstelling en moet u direct Aangifte doen bij 1 van de bpm-aangiftepunten van de Douane. U moet dan bpm en mrb betalen vanaf de eerste dag dat de auto, bestelauto of motor in Nederland is gebruikt.

Tip!

Na de melding vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik kunt u de gegevens van het formulier afdrukken. Bewaar de afdruk in de auto of bij de motor tijdens de vrijstellingsperiode.

Let op!

Blijft het motorrijtuig na de vrijgestelde periode van 2 weken in Nederland? Dan moet u (veelal de bestuurder) aangifte doen voor de bpm en de mrb. Die aangifte moet u doen voordat de vrijgestelde periode van 2 weken voorbij is. U kunt Aangifte doen bij een van de bpm-aangiftepunten van de Douane. U moet dan bpm en mrb betalen vanaf de eerste dag dat de auto, bestelauto of motor in Nederland is gebruikt.

Melding doen

U doet de melding vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik elektronisch met het programma Vrijstelling voor bpm en mrb bij kortstondig gebruik.

Meer informatie

Bel voor meer informatie over de melding vrijstelling bpm en mrb bij kortstondig gebruik de BelastingTelefoon Auto, 0800 – 0749 of vanuit het buitenland +31 55 528 20 01.