



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief februari 2013

- 1 Uitnodiging ledenvergadering
- 2 Toezegging en vragen zee en binnenvaart
- 3 Verslag IenM Europa Forum
- 4 Bericht uit België (Albertkanaal)
- 5 Brief aan SAB (huisvuil)
- 6 Brief aan woordvoerders 2e kamer van minister
- 7 Overleg met politiek
- 8 Oproep
- 9 Subsidiare toevoeging
- 10 Antwoord SAB
- 11 Agenda
- 12 Verslag ledenvergadering
- 13 Antwoord op brief minister

UITNODIGING

Jaarvergadering

Voor leden en donateurs van de Algemeene Schippers Vereeniging

Geachte collega's

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze jaarvergadering op 23 maart 2013

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 50
Rotterdam
Aanvang 10.00 uur.
De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Na de middag, v.a 13.30 uur, is de vergadering openbaar en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering 17.00 uur te sluiten. Na afloop is er gelegenheid om met elkaar van gedachten te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 23 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

Brief van de Minister aangaande vragen zee- en binnenvaart

Datum 30 januari 2013

Betreft toezeggingen en vragen zee- en binnenvaart

Geachte voorzitter,

In vervolg op mijn toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg Scheepvaart/Binnenvaart op 19 januari 2012 en bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op 22 november 2012, informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

de voortgang van de activiteiten van het Transitiecomité Binnenvaart;

het al dan niet hanteren van bodemtarieven voor de binnenvaart in andere EU-lidstaten;

mogelijkheden van aanpak van de crisis in de binnenvaart;

Voortgang activiteiten Transitiecomité Binnenvaart

Over de voortgang van de activiteiten van het Transitiecomité Binnenvaart heb ik uw Kamer eerder geïnformeerd per brief van 25 oktober 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 66). Over de voortgang sindsdien kan ik u het volgende melden.

In eerdere AO's heb ik aangegeven veel belang te hechten aan de bundeling van krachten in de binnenvaart door het samengaan van de drie grootste binnenvaartbrancheorganisaties (Binnenvaart Branche Unie, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en Koninklijke Schuttevaer) in één sterke, ketenbrede binnenvaartorganisatie. Dit naar aanleiding van het advies van de Binnenvaartambassadeur, die in zijn rapport (Kamerstuk 30 523, nr. 46) stelde dat het essentieel is dat de organisatie van de binnenvaartsector verbetert en dat de structuur verandert, opdat het potentieel van de binnenvaartsector beter benut kan worden en de sector beter bestand is tegen conjuncturele tegenslag. Het belang van deze structuurversterking heeft in het afgelopen jaar alleen maar meer urgentie gekregen.

Aan het samengaan van de drie organisaties is de afgelopen periode hard gewerkt binnen het Transitiecomité Binnenvaart, onder leiding van onafhankelijk voorzitter Arie Kraaijeveld. Betrokken partijen hebben inmiddels met elkaar de contouren bepaald van de nieuwe ketenbrede organisatie: Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). Om ook daadwerkelijk tot zo'n nieuwe organisatie te komen moet uiteraard een groot aantal vraagstukken, van soms heel praktische aard, opgelost worden. Dit is met name geen eenvoudig proces, omdat de drie samenstellende organisaties op diverse punten wezenlijk anders in elkaar zitten. Zo is de voorbije periode o.a. een financiële risicoanalyse uitgevoerd, is gewerkt aan nieuwe statuten, is gesproken over stemverhoudingen en contributieregelingen, en is een concept integratieovereenkomst opgesteld. Ik ben verheugd te horen dat over veel van de vraagstukken inmiddels overeenstemming is bereikt en werkbare oplossingen zijn uitgewerkt. Ik reken er op dat de betrokken partijen ook de laatste hobbels voortvarend weten weg te nemen.

Naar ik heb begrepen, streven de betrokken partijen er naar om in het voorjaar van 2013 tot definitieve overeenstemming te komen over de integratie van de bestaande organisaties. Met als doel om met ingang van 2014 ook als nieuwe juridische entiteit verder te gaan, waarbinnen ruimte blijft bestaan voor de eigen identiteit van de samenstellende delen. Partijen hebben aangegeven om reeds in de eerste helft van 2013 te willen komen tot een integratie van bureauactiviteiten. Het ligt daarbij uit oogpunt van doelmatigheid en effectiviteit in de rede om er naar te streven binnen de nieuwe governancestructuur ook Bureau Voorlichting Binnenvaart, Bureau Telematica Binnenvaart en het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart op te nemen.

Samenwerking en marktwerking

In opdracht van het Transitiecomité is door The Netherlands Institute for Cooperative Entrepreneurship (NICE) een analyse uitgevoerd naar marktwerking en samenwerking in de binnenvaart. In het onderzoek is gekeken naar de structuur van de keten in de binnenvaart, en de positie van de verschillende schakels daarin. Rode draad in het onderzoek is het belang om als binnenvaartpartijen meer samen te werken om daarmee o.a. een sterkere marktpositie ten opzichte van grotere of beter georganiseerde spelers in te kunnen nemen, een beter capaciteitsmanagement te kunnen voeren en meer kwaliteit richting klanten/verladers te kunnen bieden. Het onderzoek inventariseert een aantal mogelijkheden om tot meer samenwerking te komen. De conclusie luidt dat samenwerking kan bijdragen aan structuurversterking, maar dat samenwerking vanuit de bedrijven zelf moet komen. Er zijn in 2012 door de sector bijeenkomsten georganiseerd om samenwerking meer onder de aandacht van de leden te brengen. Ik ben er van overtuigd dat de nieuwe organisatie BLN hierin een belangrijke rol kan spelen.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is gestart met een pilot Prijsindex Binnenvaart. Deze pilot is ontwikkeld in samenwerking met BBU en CBRB en biedt voor verschillende deelmarkten, vaargebieden en goederensoorten inzicht in de volatiliteit van de prijs. Een dergelijke prijsindex dient bij te dragen aan een grotere markttransparantie voor binnenvaartondernemers. De pilot van het CBS zal lopen tot eind 2013 en wordt dan geëvalueerd.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid

Duurzaamheid wordt steeds belangrijker in logistieke ketens. Verladers gaan steeds meer op zoek naar logistieke dienstverleners die hen kunnen faciliteren op het gebied van vergroening. Zo zijn ook in het afgelopen jaar vanuit het door mijn ministerie gefinancierde project Maatwerkvoorlichting Verladers weer diverse grote verladers er toe gebracht om meer van de binnenvaart gebruik te maken. Een vergelijkbaar resultaat heb ik, in het kader van het programma Beter Benutten, bereikt door een deal te sluiten met het regionale bedrijfsleven in Zuidoost Brabant. Concreet levert deze deal een verschuiving op van 600 vrachtwagens per dag van de weg naar het water.

De ontwikkeling van binnenvaart op LNG verloopt voortvarend. Inmiddels is op initiatief van Nederland voor vier binnenschepen internationaal toestemming verkregen om bij wijze van pilot op deze schone brandstof te varen. Deze toestemming is nodig omdat de huidige internationale regelgeving het varen op LNG niet toestaat. Nederland maakt zich internationaal sterk om in 2013 voor meer schepen toestemming te krijgen om op LNG te gaan varen. Helaas zijn nog niet alle landen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) in gelijke mate overtuigd van het belang hiervan. Tevens zal Nederland in 2013 in de CCR voorstellen doen om het varen op LNG structureel mogelijk te maken, daarbij gebruik makend van de in de pilots opgedane ervaringen.

In juni 2012 is de Green Deal "LNG: Rijn en Wadden" ondertekend door Minister Verhagen, Staatssecretaris Atsma en een consortium van private partijen. Doel van de Green Deal is een robuust gebruiksvolume te creëren, zodat LNG een competitief alternatief wordt voor de traditionele brandstoffen in de scheepvaart en het zware wegtransport. Mijn ministerie richt zich in de Green Deal voornamelijk op het wegnemen van belemmeringen op het gebied van regelgeving.

De door mijn ministerie geïnitieerde prijsvraag "De Binnenvaart Maakt Schoon Schip" (voorheen Milieuverbeterplannen genoemd) heeft drie winnaars opgeleverd die hun groene innovatie mogen demonstreren aan boord van een bestaand schip. Doel van deze demonstratieprojecten is te komen tot een betaalbare vorm van emissiereductie, die breed toepasbaar is in de binnenvaart. Kennis die in het traject wordt ontwikkeld, komt beschikbaar voor geïnteresseerde partijen. In de loop van 2013 worden de resultaten van de drie demonstratieprojecten verwacht. In totaal heb ik een bedrag van € 2,5 mln. geïnvesteerd in dit project.

Vanuit de sector wordt op dit moment gewerkt aan het opzetten van een Innovatieschuur, waarin sector, kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan kosteneffectieve oplossingen voor schonere schepen. Trekker van het project is het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB). Met het Havenbedrijf Rotterdam is overeengekomen om een deel van de stimuleringsgelden voor schone binnenvaart en duurzame logistiek in Rotterdam beschikbaar te stellen. Een kwartiermaker is aangetrokken om een nadere invulling te geven aan de plannen. Ik heb met de initiatiefnemers van de Innovatieschuur afgesproken om, nadat zij hun plannen nader hebben uitgewerkt, met hen het gesprek aan te gaan om te zien hoe de activiteiten van mijn ministerie (waaronder de bovengenoemde prijsvraag) en het initiatief van de Innovatieschuur elkaar maximaal kunnen versterken.

Vorig jaar meldde ik u al dat Nederland samen met Duitsland het initiatief had genomen om met voorstellen te komen om bestaande binnenschepen versneld schoner te laten opereren. De Europese Commissie heeft dit initiatief inmiddels omarmd, en werkt nu in het kader van het NAIADES II programma aan een pakket maatregelen voor het verschonen van bestaande binnenschepen. Mijn ministerie is nauw betrokken bij de uitwerking hiervan. Maatregelen voor bestaande motoren worden in samenhang beschouwd met de binnenkort verwachte regelgeving voor emissienormen voor nieuwe binnenscheepsmotoren.

De Stichting Green Award heeft al ruim 400 certificaten uitgegeven aan binnenschepen die voldoen aan de duurzaamheidseisen van de Green Award voor de binnenvaart. Verscheidene havens geven inmiddels kortingen op havengelden voor binnenschepen met een Green Award certificaat, en enkele banken betalen mee aan de certificataatskosten van hun klanten.

Professionalisering en scholing

De samenstelling van de binnenvaartsector verandert. De toenemende uitstroom van ouderen vraagt om een grote instroom aan jongeren. Voor de toekomst van de binnenvaart is het van groot belang dat de toegang tot de arbeidsmarkt vereenvoudigd en de aantrekkelijkheid van het beroep versterkt worden. Nederland heeft daarin internationaal een voortrekkersrol. Het afgelopen jaar heeft mijn ministerie samen

met de sector diverse initiatieven genomen. Zo is onder meer gewerkt aan het mogelijk maken om de belangrijkste functies aan boord (schipper en matroos) sneller te bereiken door middel van praktijkexamens. Dit is met name aantrekkelijk voor zij-instromers. Sinds 1 januari 2012 is daartoe in Nederland het praktijkexamen schipper binnenvaart in het leven geroepen, en vanaf 1 januari 2013 is het ook mogelijk het praktijkexamen matroos binnenvaart af te leggen. Nederland zet daarbij tevens in op het internationaal bevorderen van het gebruik van vaarsimulators.

Daarnaast heeft de Europese Commissie het initiatief genomen om binnen Europa de beroepskwalificaties voor varend personeel te harmoniseren, zodat uitwisselbaarheid van personeel wordt vergemakkelijkt, en tekorten makkelijker kunnen worden opgelost. Mogelijk leidt dit nog in 2013 tot een richtlijnvoorstel. Nederland is bij de uitwerking van deze plannen nauw betrokken.

De eisen aan het binnenvaartberoep nemen toe. Om de groeiende en veranderende behoefte vanuit de sector op het gebied van educatie het hoofd te bieden, hebben werkgevers- en werknemersorganisaties een zelfstandige stichting opgericht: het Onderwijs Centrum Binnenvaart (OCB). Het OCB voert de gezamenlijk overeengekomen activiteiten uit die zijn vastgelegd in het meerjarenplan 2010-2015. De bekostiging van het OCB komt voort uit CAO afspraken tussen werkgeversorganisaties en vakorganisaties binnen de sector. De nieuwe CAO-onderhandelingen zijn in december 2012 afgerond, waarmee voor het eerst sinds jaren weer sprake is van CAO afspraken tussen werkgevers en vakorganisaties in de binnenvaart. De CAO afspraken zijn inmiddels voorgelegd aan mijn collega van SZW om algemeen verbindend verklaard te worden.

Innovatieve logistieke concepten en impuls voor de containerbinnenvaart

Het project NextLogic (voorheen: Ketenoptimalisatie Containerbinnenvaart) richt zich op de reductie van de huidige inefficiënties in de logistieke keten van de containerbinnenvaart. In dit project werken alle relevante ketenpartijen in de containerbinnenvaart samen, waaronder het Havenbedrijf, de grote zeeterminals, de containeroperators in de binnenvaart, de inland terminals en mijn ministerie. Om een betrouwbaar en concurrerend containerbinnenvaartproduct te realiseren, wordt gewerkt aan concrete pilots om lading te bundelen, met als doel om de keten (waaronder de haven van Rotterdam) efficiënter te maken. Verbetering van informatie-uitwisseling wordt bereikt door het verbinden van systemen aan een open informatieplatform. Daarmee heeft Nextlogic een directe link met de initiatieven vanuit de Topsector Logistiek. Partijen werken aan de voorbereiding van een pilot.

Bodemtarieven binnenvaart in andere EU-lidstaten

Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer reeds per brief van 22 december 2009 geïnformeerd over bodemtarieven in de binnenvaart (Kamerstuk 30 523, nr. 42). Op basis van de uitkomsten van een juridische analyse door de Landsadvocaat is destijds geconcludeerd dat bodemtarieven in de binnenvaart niet geoorloofd zijn, met name vanwege Richtlijn 96/75/EG (bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart). Voor een nadere toelichting op die conclusie verwijs ik u naar de bijlage bij het betreffende Kamerstuk.

Tijdens het AO van 19 januari 2012 heb ik toegezegd bij andere EU-landen te zullen informeren naar het hanteren van een bodemtarief. Tijdens het AO werd Frankrijk genoemd als land waar bodemtarieven zouden bestaan. Omdat België in perspublicaties genoemd is als land waar bodemtarieven gehanteerd zouden worden, heb ik onze Zuiderburen eveneens benaderd. Er zijn geen aanwijzingen dat in andere EU-landen sprake is van het hanteren van bodemtarieven.

In antwoord op mijn vraag hebben de verantwoordelijke ministeries in Frankrijk en België aangegeven dat het hanteren van een bodemtarief niet is toegestaan op grond van Europese richtlijnen, en dat derhalve in geen van beide landen sprake is van het hanteren van wettelijk vastgestelde bodemtarieven. Net als in Nederland is het uitgangspunt van de Franse en Belgische autoriteiten dat alleen de markt de verhouding tussen vraag en aanbod van binnenvaartcapaciteit kan bepalen.

In Frankrijk is wel in het Wetboek Vervoer (*Code des Transports*, artikel L4463-2) vastgelegd dat het een dienstverlener in de binnenvaart niet is toegestaan om een lagere prijs te berekenen dan de kosten die de lasten van de wettelijke en reglementaire vereisten moeten dekken. Het betreft hier burgerlijk recht, hetgeen betekent dat deze regel door de rechter toegepast kan worden wanneer een marktpartij een beroep hierop doet. Naar ik heb begrepen heeft deze bepaling nog nooit tot een veroordeling geleid.

In België bestaat geen specifieke regelgeving voor prijsvorming in de binnenvaart. Voorstellen om vervoer dat verricht wordt tegen een "ongeoorloofd lage prijs" via de gang naar de rechter te bestraffen, maakten wel deel uit van het Voorontwerp van Wet houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit, van augustus 2010. Dit onderdeel is na het aantreden van de huidige federale regering in België echter geschrapt uit het betreffende wetsvoorstel.

Mogelijkheden van aanpak van de crisis in de binnenvaart

Bij de behandeling van de begroting van mijn ministerie op 22 november jl. heb ik uw Kamer aangegeven bereid te zijn om nogmaals de korte termijn mogelijkheden van een crisisaanpak in de binnenvaart te verkennen, in het bijzonder de mogelijkheid tot capaciteitsreductie in het kader van een zogeheten crisiskartel. Ik heb daarbij aangegeven dit te willen doen op basis van voorstellen vanuit de sector binnen de context van het Transitiecomité Binnenvaart, en dat voorstellen dienen te passen binnen de kaders van de mededinging.

Ik heb toen tevens aangegeven op voorhand niet optimistisch te zijn. In 2009 en 2010 heeft de sector, samen met mijn ministerie, immers ook al diverse pogingen ondernomen om tot korte termijn maatregelen te komen. Zo heeft de sector in 2009 een oplegging uitgewerkt met als doel schepen tijdelijk aan de kant te leggen in afwachting van betere tijden. Deze regeling werd door de NMa echter strijdig geacht met mededingingswetgeving.

Ook heeft mijn ambtsvoorganger in 2009 de Europese Commissie verzocht om een crisis in de binnenvaart uit te roepen. De Commissie heeft toen geen gevolg gegeven aan het Nederlandse verzoek omdat er volgens haar geen sprake was van een ernstige verstoring van de markt, zoals omschreven in de Richtlijn 96/75/EG. De Commissie oordeelde dat de crisis primair conjunctureel van aard was en niet specifiek voor de binnenvaartsector. Het Nederlandse verzoek werd ook door geen enkele andere lidstaat gesteund.

In 2010 heeft daarop de Binnenvaartambassadeur, in samenspraak met een groot aantal spelers uit de sector, een uitgebreide verkenning gedaan van mogelijkheden om op korte termijn de effecten van de crisis op de binnenvaart aan te pakken. Zijn conclusie luidde toen dat er geen opties zijn die:

- Op korte termijn effectief zijn;
- Kunnen rekenen op voldoende draagvlak bij alle sleutelspelers;
- Passen binnen de kaders van Europese en nationale mededingingsregels.

De Binnenvaartambassadeur heeft daarop voorgesteld de aandacht vooral te richten op structuurversterking van de binnenvaartsector voor de langere termijn, opdat de sector haar potentieel beter weet te benutten en weerbaarder wordt tegen economische tegenslag. Om aan die structuurversterking invulling te geven is begin 2011 het Transitiecomité Binnenvaart opgericht.

Dit alles laat onverlet dat ik begrip heb voor de moeilijke financiële situatie waarin menige binnenvaartondernemer zich thans bevindt. Daarom heb ik, conform de toezegging aan uw Kamer, de sector uitgenodigd nogmaals met concrete voorstellen te komen. Ik ben van mening dat het initiatief voor een korte termijn aanpak van de huidige overcapaciteit in de binnenvaart bij de sector zelf ligt. De binnenvaartsector staat na afstemming met de andere betrokken private partijen (incl. verladers en financiers) ook voor de opgave om te toetsen of initiatieven verenigbaar zijn met het mededingingsrecht. De formele beoordeling van initiatieven is tenslotte aan de mededingingsautoriteiten: de NMa op nationaal en de Europese Commissie op Europees niveau.

Ik wil benadrukken dat voorstellen alleen kans van slagen hebben als deze aan de drie door de Binnenvaartambassadeur genoemde criteria voldoen. Dat wil zeggen dat voorstellen op korte termijn effect moeten hebben, op breed draagvlak onder alle relevante partijen moeten kunnen rekenen en mededingingsrechtelijk passend zijn. Gezien het benodigde brede draagvlak heb ik de uitnodiging met name gericht aan het Transitiecomité Binnenvaart. Een nieuw en uitgewerkt voorstel heb ik nog niet mogen ontvangen. Naar ik heb begrepen wordt hieraan momenteel nog binnen het Transitiecomité gewerkt. Zodra ik een voorstel ontvangen heb, zal ik uw Kamer hierover berichten.

In de tussentijd heb ik van enkele individuele partijen uit de binnenvaartsector, alsmede van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) voorstellen toegezonden gekregen. In het bijzonder wordt door de ASV gevraagd om de introductie van bodemtarieven en een door de overheid te bekostigen oplegging om tijdelijk overcapaciteit uit de markt te halen. Beide voorstellen acht ik niet wenselijk en passen naar mijn oordeel niet binnen de bovengenoemde drie criteria.

Verlag lenM Europa Forum 15 januari 2013

Twee keer per jaar organiseert de Directie Internationaal (DI) van lenM het Europa Forum. Op dinsdagmiddag 15 januari waren wij te gast bij *Dinalog* (*Dutch Institute for Advanced Logistics*) te Breda.

Het lenM Europaforum is een bijeenkomst waar lenM-ers en hun lenM-beleidspartners van buiten het ministerie elkaar informeren over de EU-actualiteiten op de beleidsterreinen van lenM. De ideeën die buiten het Rijk spelen en tijdens het Europa Forum worden besproken kunnen vervolgens meegenomen worden in de voorbereidingen van de Nederlandse inzet in Brussel. Op dinsdag hebben voor de eerste keer ook mede-overheden aan het Europa Forum deelgenomen. In totaal waren er ondanks het winterse noodweer ca. 35 aanwezigen.

Na een welkomstwoord vanuit lenM volgde een presentatie van Harry van den Hoff (*Dinalog*) die toelichtte waarom logistiek zo belangrijk is en waarom Nederland een internationale strategie voor logistiek nodig heeft om *European Market Leader in Logistic Control* te worden. Meng Lu (*Dinalog*) presenteerde aansluitend een aantal projecten van het instituut.

Vervolgens heeft onze *keynote-speaker Max Strotmann* van het kabinet Kallas (Eurocommissaris Transport en vice-voorzitter van de Europese Commissie) verteld over de plannen van de Commissie voor 2013, in het licht van de visie tot 2050, zoals uiteengezet in het Witboek Vervoer. Zijn toespraak begon met een kort verhaal over hoe het transport zijn plek op de EU-agenda kreeg. Daarna benadrukte hij het belang van verbindingen in Europa: verbinden van landen, mensen, verschillende soorten beleid en vooral verbinden en gebruikmaken van verscheidene beschikbare data. In de aansluitende discussie ging het in het bijzonder over de financiële mogelijkheden van de EU om infrastructuur op een hoger peil te brengen; zowel *Strotmann* als de aanwezige vervoerssectoren waren ongelukkig met de aanmerkelijke korting op het EU budget voor transeuropese verbindingen die wordt verwacht, mede door toedoen van Nederlands budgettair beleid. Vanuit lenM werd kort die Nederlandse inzet toegelicht.

Tijdens het tweede deel van het programma hebben de deelnemers een update over de Brusselse actualiteiten ontvangen. Eerst heeft Jeroen Steeghs (Permanente Vertegenwoordiging, hoofd milieuafdeling) de plannen van het Ierse voorzitterschap op het gebied van milieu, natuur en klimaat toegelicht. Centraal staat dit half jaar het Zevende Milieuactieprogramma. Daarna vertelde Richard Ossendorp (Permanente Vertegenwoordiging, hoofd verkeersafdeling) over de agenda van het voorzitterschap voor transport, waarin de start van het vierde Spoorpakket en de afronding van de regelgeving voor het transeuropees transportnetwerk (TEN T) centraal zullen staan.

Na de actualiteiten werd aandacht besteed aan een specifiek thema. Deze keer was het de stedelijke mobiliteit, gepresenteerd door Monique van Wortel (Europese Commissie, DG MOVE). De presentatie leidde tot een bevlogen discussie over het belang van een geharmoniseerde benadering op EU-niveau, met oog voor de verschillen tussen steden. De uitkomst van een onlangs afgeronde consultatie vormt de basis voor vervolgstappen, waaronder de verdere uitwerking van *Urban Mobility Plans*.

Aan het eind van de bijeenkomst heeft Sjoerd Hoornstra (DI) verteld over het werk aan de nieuwe internationale strategie van lenM. Deze strategie zal leiden tot een nadere prioritering en stroomlijning van de inzet in de EU, in bilaterale relaties, in mondiale fora en de internationale kennisagenda, toegesneden op de 30 prioritaire dossiers van het departement. De aanwezigen verwelkomden de ambities, maar waren wel verbaasd dat de binnenvaart meer aandacht leek te krijgen dan andere vervoerssectoren zoals het wegvervoer.

Wat lenM betreft was het een zeer vruchtbare bijeenkomst met onze relaties waarin veel kennis en ideeën zijn uitgewisseld. Men hoopt iedereen weer te zien tijdens het eerstkomende Europa Forum.

Bericht uit België

Hieronder vindt u een brief geschreven vanuit NV de Scheepvaart met een reactie, cursief gedrukt vanuit ONS RECHT,

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben, en zeggen de mensen van ONS RECHT dank voor de informatie hieromtrent.

Het bestuur van de ASV

NV De Scheepvaart
Havenstraat 44
3500 Hasselt

Kopie aan,

Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams Minister van mobiliteit

Betreft: Trajectcontrole Albertkanaal.

Trajectcontrole op het Albertkanaal

Vanaf februari wordt de trajectcontrole ingevoerd op alle sluizen van het Albertkanaal. Voorlopig is dat ook het enige traject in Vlaanderen waar de snelheid wordt gemeten, al is een uitbreiding van de controles niet uitgesloten. Schepen die te snel varen, kunnen vanaf februari aan de eerstvolgende sluis worden tegengehouden. De sanctie wordt uitbetaald in tijd: wie het traject veel te snel heeft afgelegd, blijft aan de kant voor het dubbele van de tijd die hij heeft uitgespaard.

In een eerste fase willen we vooral informeren en sensibiliseren. Pas na een aantal verwittigingen, kunnen hardleerse schippers een sanctie verwachten.

Hoe snel is te snel?

De maximale vaarsnelheden in het scheepvaartreglement worden vastgelegd volgens de diepgang van een schip: hoe meer diepgang, hoe trager je moet varen. Dit zijn de maximale vaarsnelheden op het Albertkanaal:

<i>Diepgang</i>	<i>Maximale snelheid</i>
<i>≤ 1 m</i>	<i>15 km/u</i>
<i>1,01 – 2 m</i>	<i>12 km/u</i>
<i>2,01 – 2,5 m</i>	<i>10 km/u</i>
<i>> 2,5 m</i>	<i>8 km/u</i>

Wat is trajectcontrole?

Trajectcontrole betekent dat de effectieve vaartijd van een schip tussen twee opeenvolgende sluizen vergeleken wordt met de minimale vaartijd, die bepaald wordt uit zijn toegelaten vaarsnelheid. In het scheepvaartreglement zijn maximale vaarsnelheden opgelegd. Deze maximale snelheden zijn functie van de diepgang (hoe meer diepgang, hoe trager men moet varen). Uit de maximale vaarsnelheid kan de minimale vaartijd tussen twee sluizen berekend worden.

Als schepen sneller varen, worden ze in eerste instantie geïnformeerd. Na een aantal verwittigen, wordt het schip het dubbele van de tijd dat hij te snel gevaren heeft opgehouden aan de sluis.

We baseren ons hierbij op Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (koninklijk besluit van 15 oktober 1935).

Art60 : “Alle overtredingen van de voorschriften der artikelen 58 en 59 worden niet alleen gestraft, zoals bij artikel 100 van dit reglement bepaald is, maar kunnen tevens aanleiding geven tot ophouden van het vaartuig bij de eerste beweegbare brug of vóór de eerste sluis die het moet doorvaren, gedurende het dubbel van de tijd, ingewonnen door de overdreven snelheid.”

Het is niet de bedoeling om een schip dat 1 minuut te snel heeft gevaren te ‘pesten’ om hem twee minuten te laten wachten, wel om de echt overdreven hoge vaarsnelheden eruit te halen.

Zoals hierboven te lezen valt zijn de "maximale vaarsnelheden" gebaseerd op reglementen uit 1935, deze reglementen stammen uit een tijdperk waarin België nog geen enkele autosnelweg had, laat staan snelheidslimieten op deze snelwegen. Ondertussen staan we 78 jaar verder en het is ondenkbaar dat men morgen snelheidslimieten aan het autosnelwegverkeer zou opleggen uit 1935, blijkbaar vind "NV De Scheepvaart" dit wel vanzelfsprekend voor de binnenvaart.

Het Albertkanaal is gegraven tussen 1931 en 1939 en is pas door de bombardementen in 1946 in gebruik genomen. De reglementen uit 1935 waren dan ook bedoeld voor de vaarwegen van destijds, kanalen voor schepen van maximal 600 ton, het Albertkanaal dat origineel gegraven is voor schepen van 2000 ton is ondertussen dusdanig vergroot dat het geschikt is voor schepen van 9000 ton maar onderweg is men vergeten het reglement mee te laten evolueren, de schepen zijn niet alleen gegroeid maar zijn ook de hydro-dynamische eigenschappen van deze schepen significant verbeterd waardoor de huidige situatie niet te vergelijken valt met die in 1935.

In tegenstelling tot de reglementen uit 1935 zijn de internationale technische eisen van de schepen wel mee geëvolueerd, volgens de internationale bouwvoorschriften moet een schip om over voldoende vaart-en manoeuvre-eigenschappen te beschikken in geladen toestand een minimum snelheid van 13 km/u moet halen. D.w.z. dat indien een schip hier niet aan voldoet niet als veilig word beschouwd en dus ook geen certificaat van goedkeuring krijgt, nochtans verbied men op het Albertkanaal aan deze veiligheidsvoorwaarden te voldoen.

Is er nood aan trajectcontrole?

Hoofddoelstelling is vlot en veilig varen. Beide deelaspecten zijn even belangrijk. Veilig betekent ook het respecteren van de maximale vaarsnelheden. Te snel varen heeft een aantal ongewenste gevolgen:

- *Minder tijd om manoeuvres uit te voeren*
- *Grotere impact van de varende schepen op de schepen die aan de kant zijn aangemeerd. Het is al enkele keren gebeurd dat aangemeerde schepen losgetrokken worden door de impact van golfwerking van voorbijvarende schepen (uit onderzoek van deze gebeurtenissen is gebleken dat overdreven vaarsnelheid aan de oorzaak lag van het losvaren). Dit kan niet alleen tot aanvaringen leiden, maar is ook heel gevaarlijk als de aangemeerde schepen net geladen of gelost worden. Bij chemische bedrijven kunnen dan allerlei giftige producten in het water terecht komen. Vissen zullen dan massaal sterven. Het water wordt verder afwaarts ook gebruikt voor allerlei functies: drinkwaterproductie, proceswater,... Ernstige verontreinigingen kunnen deze functies in het gedrang brengen.*
- *Hoge vaarsnelheden leiden tot grote golfbelasting op de oevers. Hierdoor neemt het nodige onderhoud sterk toe.*

Uit bovenstaande tekst kan is eenvoudig af te leiden dat deze niet berust op een degelijke expertise, manoeuvres worden niet uitgevoerd tegen een hoge vaarsnelheid en daarom worden het ook manoeuvres genoemd.

Het losvaren van schepen: Jaarlijks word er 40 miljoen ton door 22000 schepen en het over verschillende jaren al eens voorkomt en ik citeer "*Het is al enkele keren gebeurd dat aangemeerde schepen losgetrokken worden*", de reden hiervan ondanks het zogenaamd onderzoek niet in de snelheid van de schepen moet gezocht worden, maar verschillende ander oorzaken heeft, waaronder het niet afdoende afmeren, het niet op spanning houden van de meerdraden tijdens het laden, het maken van beoordelingsfouten bij manoeuvres, de incompetentie van sommige schippers. Het feit alleen al dat men nog steeds een vaarbewijs of zelfs Rijnpatent kan behalen zonder een praktisch examen is meer dan verontrustend, om eender ander veel kleiner en eenvoudiger vervoermiddel te besturen dien je geslaagd te zijn in zowel een theoretisch als een praktische proef, in de binnenvaart word geen verschil gemaakt in de verschillende klasse van schepen en mag men zonder enig bewijs van kundigheid met de gevaarlijkste stoffen rondvaren en gaat men nu maatregelen treffen die hieraan niets gaan verhelpen.

Ik geef u hieronder een voorbeeld waartoe dit kan leiden.

Het laatste jaar is er bij Tessenderlo Chemie een schip dat Natronloog lag te laden losgevaren, dit was zeker niet te wijten aan de snelheid van het voorbijvarend schip, (wat ook welk onderzoek mag beweren) maar aan de volgende feiten.

Beoordelingsfout 1: De schipper van een met stookolie geladen motor-tankschip wil zijn schip afmeren op één meter afstand van een ander afgemeerd schip dat chemische stoffen ligt te laden. Waar is hier de veiligheidsmarge gebleven?

Beoordelingsfout 2: Dit manoeuvre werd achteruitvarend uitgevoerd wat het manoeuvre onoverzichtelijker en daardoor gevaarlijk maakt.

Beoordelingsfout 3: Indien met dit manoeuvre zou uitvoeren met behulp van meerdraden en lieren kan men het schip te allen tijden vastleggen.

Beoordelingsfout 4: Terhoogte van Tessenderlo Chemie is het Albertkanaal veel smaller waardoor voorbijgaande schepen meer effect hebben op de waterbewegingen, ieder doorwinterde schipper weet dit en dient hier rekening mee te houden. Een naderend schip kan vanop afstand niet zien of iemand zijn schip aan het aanmeren is, maar het aanmerend schip kan wel ruim op afstand zien of een ander schip aankomt, dus dient men alvorens aan te meren zich hiervan te vergewissen en indien nodig te wachten tot het schip gepasseerd is.

Resultaat: Daar de schipper alle mogelijke voorzorgs- en veiligheidsmaatregelen in de wind heeft geslagen heeft dit geleid tot een aanvaring met het afgemeerd ladend schip waardoor deze is losgebroken en de laadarm van kade heeft getrokken.

Conclusie: Dit voorval heeft niets te maken met voorbijkomende schepen en ligt enkel aan de incompetentie van één persoon, die dit manoeuvre totaal op de verkeerde manier en tijdstip heeft uitgevoerd en daarenboven hierin zijn schuld niet wil toegeven en deze wil verhalen op een toevallige passant. Indien men in het onderzoek andere voorvallen van dit schip zou bekeken hebben, zoals het bijna kapseisen onder het laden in Antwerpen enkele maanden voordien zou men vanzelf tot de conclusie gekomen zijn dat het hier om een cowboy gaat die bovendien zelf nooit zijn snelheid aanpast tegenover aangemeerde schepen.

Denkbare oplossingen:

De vaarwegbeheerder, in dit geval NV De Scheepvaart heeft het eens te meer overbodig gevonden de sector hierin te horen of advies in te winnen bij de het FBB (Federatie van de Belgische Binnenvaart) of het KBV (Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen).

Dankzij de Hydro-dynamische evolutie kan men stellen dat in de praktijk de laatste 30 jaar de gemiddelde snelheid van geladen schepen op het Albertkanaal tenminste 12 km/u bedraagt, en 16 km/u voor ledige schepen, deze worden bereikt op ongeveer 40% van het geïnstalleerde vermogen van de hoofdmotor, de maximale rompsnelheden liggen ongeveer 50% hoger.

Indien men een kanaal toegankelijk maakt voor grotere en hogere vaartuigen en koppilverbanden dient men rekening te houden dat deze schepen ook onderheviger zijn aan de natuurelementen, een ledig schip met een laadvermogen van 3000 ton haalt een snelheid van 12 km/u met minder dan 200pk in bedrijf, ongeveer 12% van zijn vermogen, indien er een dwarse wind staat met een romphoogte van 6 meter word het onmogelijk tegen een zo lage snelheid het schip uit de oever te houden en zal dit tot gevaarlijke situaties leiden met veel meer oeverbeschadigingen als nu tot gevolg. Het is natuurlijk niet zomaar dat de technische voorschriften een minimum geladen snelheid van 13km/u vereisen.

Plaatselijke controle op hoe de afgemeerd liggen en er gebruik gemaakt word van afdoende afmeermiddelen & snelheidscontrole ter hoogte van laad- en losplaatsen en afgemeerde schepen om de echte cowboy's te bestraffen.

De maximale vaarsnelheden in het scheepvaartreglement worden vastgelegd volgens de diepgang van een schip: hoe meer diepgang, hoe trager je moet varen

Ook hier merkt men het gebrek aan kennis terzake. Een schip met een laadvermogen van 600 ton heeft geladen een waterverplaatsing van 750 ton en mag maximum 8 km/u, daarentegen mag een

schip met een laadvermogen van 3800 ton dat ledig een water-verplaatsing van ongeveer 1000 ton heeft tegen een snelheid 15 km/u varen. Conclusie: ondanks men 250 ton meer water verplaatst mag dit aan het dubbele van de snelheid???

Uit dit alles staat het als een paal boven water dat het reglement al lang niet meer aanvaardbaar is onder de huidige omstandigheden, bovendien gaat dit een zeer belangrijke impact hebben op de al precaire economische situatie van de binnenvaart. De binnenvaart heeft decennia lang geïnvesteerd in moderne en dus ook snellere schepen maar vaart de laatste jaren onwille van de crisis niet meer kostendekkend waardoor er velen failliet gaan en de jongeren een andere richting uitgaan, het handhaven van deze achterhaalde snelheids-limieten gaat het voor de binnenvaart nog veel moeilijker maken daar het de vaartijden met 50% gaat verlengen.

Het Albertkanaal heeft een lengte van 130 km wat het mogelijk maakt indien men 's morgens in de Antwerpse haven vertrekt op één dag naar Luik te varen en de volgende ochtend losbereid ligt bij de klant. Dit is zeer belangrijk om in de logistieke keten te passen, de ontvanger moet dikwijls een kraan inhuren en na-transport voorzien en wil zekerheid dat het schip op het afgesproken tijdsdip voor zijn kade ligt. Tussen Antwerpen en Luik liggen zes sluizen, zonder rekening te houden met enige wachttijd bedraagt de passagetijd per sluis minimum 30 minuten en nemen de 6 sluizen dus minstens 3 uur in beslag, 130 km aan 8 km/u nemen 16 uur beslag, met ander woorden zal men in het beste geval 19 uur nodig hebben en wil dit zeggen dat de vaartijdenwet onmogelijk kan nageleefd worden, indien men deze wel naleeft zal men pas een dag later een afspraak kunnen maken bij de klant waardoor dit betekent dat de reistijd verdubbelt wat een rampzalige impact zal hebben op de al precaire situatie van de binnenvaart.

Wij hopen dat u hierop actie onderneemt en een spoedige en veilige vaart garandeert.

Met vriendelijke groet,

Het Bestuur,

Afval afgifte binnenvaart

Onderwerp: Afval afgifte binnenvaart
Rotterdam, 31-01-2013

Geachte,

Vanuit de leden van de ASV komen verontrustende berichten binnen bij het bestuur aangaande het SAB beleid omtrent het CDNI-verdrag deel C (scheepsafvalstoffen verdrag). Met name het voornemen om schippers te laten betalen voor de afgifte van huisvuil, kan op veel weerstand rekenen.

Het SAB Maritime Waste Services B.V. wil een betalingssysteem invoeren (in de vorm van een abonnement) voor de afgifte van overig scheepsbedrijfsafval. Rijkswaterstaat heeft al besloten om alle vuilcontainers langs de vaarwegen in hun beheer, te vervangen met een afgesloten versie, die alleen d.m.v. van een 'sleutel' (chip op de ecokaart) kan worden geopend. Het ligt daarbij in de lijn der verwachting dat ook gemeenten, provincies en wellicht ook havenbedrijven van deze faciliteiten gebruik gaan maken.

De ASV is van mening dat het op deze wijze betalen voor de afgifte van huisvuil, in strijd is met het CDNI-verdrag en wel artikel 7, lid 1 van het verdrag.

Artikel 7

Financiering van de inname en verwijdering van overig scheepsbedrijfsafval

1. In havens, bij overslaginstallaties alsmede bij ligplaatsen en sluizen worden voor de inname en verwijdering van huisvuil geen aparte heffingen geheven.

In het systeem wat SAB Maritime Waste Services B.V. heeft opgezet is wel degelijk sprake van een aparte heffing, die is opgenomen in het bedrag wat betaald moet worden voor het abonnement. Voor de afgifte van huisvuil moet o.i. geen aparte heffing worden ingevoerd en moeten er voldoende afgiftemogelijkheden blijven, die voor de gehele internationale binnenscheepvaart toegankelijk zijn.

Naast het openen van vuilcontainers bestaat er ook de mogelijkheid dat de 'sleutel' voor allerlei andere faciliteiten gebruikt wordt, of gaat worden, waaronder het betalen voor het afnemen van walstroom/drinkwater of de betaling van havengelden. Het faciliteren van deze bijkomende functies van de 'sleutel' kan, o.i. niet een taak zijn van het SAB Maritime Waste Services en past niet bij het doel/functie van ecokaart. Deze is bedoeld als betalingswijze van de in het CDNI-verdrag deel A afgesproken verwijderingsbijdrage. De functies van de extra toegevoegde chip zal dan o.i. ook beperkt moeten blijven tot zaken die vallen onder scheepsafvalstoffen.

Aangezien SAB Maritime Waste Services B.V. een Nederlands vennootschap is en het abonnement alleen binnen de Nederlandse landsgrenzen van toepassing is, kan het voorkomen dat scheepseigenaren in elk verdragsluitend land van het CDNI-verdrag een dergelijk abonnement moet afsluiten, naast de heffingen die al opgenomen zijn in haven- en liggelden. Dit kan leiden tot exorbitant hoge kosten voor scheepseigenaren die niet in verhouding staat met het volume van overig scheepsbedrijfsafval. In het CDNI-verdrag is opgenomen dat voor de afgifte van klein gevaarlijk afval (KGA) en slops een uniform financieringssysteem moet worden ontwikkeld met internationale afstemming met de verdragsluitende landen.

In de praktijk zijn veel schepen, grote delen van het jaar, niet in het land van herkomst of komen slechts sporadisch in het buitenland. Mede om die reden zijn over de afgifte van scheepsbedrijfsafval internationale afspraken gemaakt voor afstemming tussen de verdragsluitende landen. In dit geval van Nederland betalen scheepseigenaren die niet of nauwelijks gebruik maken van het inzamelnetwerk in een land voor de afgifte. Bovendien zijn er veel scheepseigenaren die in deze (3 of zelfs 4) dubbel gaan betalen. Zij betalen namelijk ook in gemeenten waar ze een huis in eigendom hebben of huren.

De ASV ziet in het voornemen van SAB Maritime Waste Services geen tekenen dat er sprake is van een dergelijk uniform financieringssysteem en internationale afstemming, wat wederom in strijd is met het verdrag.

Artikel 5

Grondslag van de financiering

De Verdragsluitende Staten voeren een uniforme financieringswijze in voor de inname en verwijdering van scheepsafval.

Artikel 7, lid 2

Met betrekking tot de inname en verwijdering van klein gevaarlijk afval zullen de Verdragsluitende Staten afgestemde regelingen treffen voor een financieringssysteem waarin de kosten voor de inname en verwijdering van het genoemde afval, ongeacht of het afval afgegeven wordt, in de haven- of liggelden inbegrepen zijn dan wel het schip anderszins opgelegd worden.

Als ASV krijgen wij de indruk dat het begin vorig jaar opgerichte SAB Maritime Waste Services B.V. zich tot doel heeft gesteld zoveel mogelijk taken naar zich toe te trekken. Waarbij de schipper door SAB Maritime Services B.V. 'verplicht' wordt verschillende abonnementen af te sluiten om in Nederland gebruik te kunnen maken van allerlei faciliteiten.

Wij hopen dat u we u hiermee voldoende van onze zienswijze op de hoogte hebben gesteld en wachten op een antwoord hieromtrent van het SAB Maritime Waste Services B.V.

Hoogachtend, namens het bestuur van de ASV,

Ron Breedveld

Reactie op de brief van de minister betreffende CCR eisen.

Gestuurd aan de woordvoerders tweede kamer van: het CDA, SGP, ChristenUnie, PVV, SP, PvdA

Naar aanleiding van ons gesprek wil ik u hierbij nogmaals benaderen naar de schippers in de binnenvaart. U bent ongetwijfeld op de hoogte van de brief van de minister betreffende de CCR eisen in de binnenvaart. Gezien de door u getoonde betrokkenheid met de binnenvaart en specifiek de gevolgen van de consequenties van de CCR regels wil ik u toch (vermoedelijk ten overvloede) hier een korte reactie van de ASV meesturen.

Wat ons opvalt, is dat waar deze minister wel een eigen koers kan en wil varen ten opzichte van Europa wat betreft de APK –keuring, ze zich in het geval van de binnenvaart helemaal niet autonoom op schijnt te willen stellen.

AD 13 december: “Schultz was tegen de nieuwe verordening omdat ze de automobilist niet op extra kosten wil jagen en twijfelt of die de veiligheid op de weg wel verbetert”. Dit zou zo 1 op 1 op de CCR eisen gelegd kunnen worden (zie het rapport uit 2001 die dat al aantoonde). Kennelijk wil zij een dergelijk uitspraak ten opzichte van de binnenvaart niet doen. Waarom niet?

Verder zou ik graag van de gelegenheid gebruik maken nog een korte reactie te geven op de brief van de minister.

Als eerste: het is nogal een herhaling van zetten. Wij horen nu al jaren dezelfde soort zinnen, eerst uitgesproken (geschreven) door Staatssecretaris Huizinga, nu door deze minister.

Wij hebben volgens mij al op allerlei manieren munitie aangeleverd om de uitspraken van de minister te ontzenuwen of aan te vechten. Maar ik zal verderop in deze mail specifiek de brief becommentariëren.

Ik wil er bovendien nogmaals de nadruk op leggen dat de minister overal wel haar bekende formele antwoorden heeft maar dat een rapport (het Duitse) aantoonde dat men wist dat er sprake zou zijn van een koude sanering, en dat Nederland dit als enige land ook uitvoert.

Ook een reactie van een van onze denktankleden wil ik u niet onthouden:

Het is dus bijna 1 januari 2013 en iedereen die dan gaat keuren voor een nieuw certificaat is dan het haasje wat betreft de afgelopen overgangsbepalingen 2010 behalve voor getinte ruiten en anker gewichten.

Waar nog een jaar uitstel wordt verleend voor nader onderzoek. Als de minister weer gaat wachten op de plenaire voorjaarsvergadering van de CCR 2013 is de stille koude sanering van goede veilige binnenvaartschepen gewoon ingezet.

Gezien de opstelling van de andere lidstaten in de CCR op dit punt en de slappe houding van onze minister, ze kan bijvoorbeeld gewoon onze Rijnvaartcommissarissen opleggen om alles in de CCR via een veto te blokkeren zolang het probleem met de overgangsregelingen niet is opgelost (wij snappen natuurlijk ook wel dat dit diplomatiek wel als not done zal worden beschouwd, maar hoe redelijk is het dat 1 land zijn hele kleine vloot koud aan het saneren is terwijl de andere landen toekijken?) gaan er honderden zo niet een paar duizend schepen gewoon naar de sloop in de nabije toekomst. En waarom, omdat een stelletje heren in Straatsburg niet in staat lijkt om op een verkeerd genomen beslissing terug te komen.

Het is natuurlijk vreemd dat er nu op twee punten uit het hele pakket afschaffing overgangsregelingen 2010 wel naar nut/noodzaak t.o.v. kosten wordt gekeken en voor alle andere punten niet. Kortom een geheel willekeurig doekje voor het leegbloeden van de Europese (en op dit moment vooral Nederlandse) binnenvaart.

Met ik meld het nog maar een keer: **verschuiving van transport vanaf de binnenvaart naar de weg.**

Tot zover de reactie van deze collega,

Hieronder staat de brief van de minister met de reactie van de ASV in cursief erbij geschreven:

Geachte voorzitter,

In vervolg op mijn brief d.d. 19 november jl. over uitstel van de beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake besprekingen in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en problemen voor de Nederlandse traditionele zeilschepen op de Oostzee (Kamerstuk 30523-70), en in reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 28 november jl. (kenmerk 30523-70/2012D44418), informeer ik u hierbij over de volgende onderwerpen:

- de voortgang van de besprekingen in de CCR over de inwerkingtreding van nieuwe technische regelgeving voor binnenschepen.
- de problemen die zijn ontstaan voor de Nederlandse traditionele zeilschepen op de Oostzee, in relatie tot de afspraken met Denemarken en Duitsland over de acceptatie van de certificaten van deze schepen;

In mijn brief van 19 november jl. kondigde ik tevens aan uw Kamer voor het AO Zee- en Binnenvaart, toen nog gepland op 19 december 2012, te informeren over o.a. de voortgang van het transitieproces in de binnenvaart. Gezien echter de directe samenhang daarvan met het verzoek van uw Kamer u voorafgaand aan het nieuwe geplande AO op 6 februari 2013 per brief te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de mogelijkheden van een 'crisiskartel', stel ik voor u in de 2^e helft van januari ook over het transitieproces nader te informeren.

Inwerkingtreding technische regelgeving CCR

In mijn brief van 16 november 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 67) heb ik u reeds geïnformeerd over het onderzoek dat ik in 2011 heb laten doen naar de gevolgen van het aflopen van de verschillende overgangstermijnen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR). Dit Reglement bevat de technische eisen die vanuit de CCR aan binnenschepen worden gesteld. In 2003 heeft de CCR, met betrokkenheid en instemming van het bedrijfsleven, besloten over alle bestaande overgangsbepalingen.

ASV:

Dit laatste wordt ons constant voor de voeten gegooid. Maar wat is nu het bedrijfsleven? EBU en ESO zijn gesprekspartners maar daarin zijn nauwelijks de varende schippers van de kleinere schepen vertegenwoordigd. Nederland heeft een Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven, de heer Muller die ook niet echt verwant is met dit deel van de binnenvaart. De andere landen die deel uit maken van de CCR hebben lang niet allen de gewoonte om een Rijnvaartcommissaris vanuit het bedrijfsleven te benoemen.

In ieder geval is de gemiddelde schipper hier natuurlijk nooit bij betrokken geweest en is het ROSR een enorm rapport vol met grafieken die voor een leek onleesbaar zijn. Binnen de ESO hebben de vertegenwoordigers van de ASV destijds de indruk gekregen dat ze inderdaad mee mochten praten maar dan in de zin dat het ging over "wanneer is de eindigheid van de overgangsregels" en niet "komt die eindigheid er ja of nee"? Verder kunt u lezen in de verschillende kranten dat Erik van Toor, directeur de BBU heeft toegegeven dat de bonden die hij vertegenwoordigt hiermee akkoord gingen omdat men dacht daarmee de Oost-Europese vloot buiten de deur te houden (kan ik aantonen via sites). Dat betekent dat de bonden die vooral de eigenaars van grote nieuwbouwschepen tot hun leden kunnen tellen ervoor gezorgd hebben dat de kleinere bestaande schepen opgeofferd worden. Maar het heeft geen zin om te gaan Zwartepieten: Daarom roepen wij nu al een paar jaar: ook al is "het bedrijfsleven" medeverantwoordelijk ook dan geldt: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!!

Vervolg Minister:

In de jaren daarna groeide echter de bezorgdheid binnen met name het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven over de impact die een aantal van deze bepalingen zouden hebben voor een deel van de vloot. Deze toenemende bezorgdheid was voor mij in 2011 aanleiding om, in samenspraak met het bedrijfsleven, het hiervoor genoemde onderzoek te laten doen. Dat onderzoek toonde aan dat schepen van vóór respectievelijk 1997 en 1995 (data waarop pakketten nieuwe regelgeving tot stand zijn gekomen) tussen nu en 2041 op onderdelen flink zullen moeten investeren om aan de technische regelgeving voor binnenschepen te blijven voldoen.

ASV:

*Dat onderzoek toonde ook aan dat het vooral om de **veelheid van eisen** gaat maar dat deel van de uitkomst zie ik in de reactie van de minister nergens terug.*

Vervolg Minister:

Op basis van dat onderzoek heb ik eind 2011 in de CCR voorgesteld om die overgangsbepalingen, die mogelijk tot hoge nalevingskosten leiden en waarvoor alternatieven denkbaar zijn, opnieuw te overwegen. Het onderwerp is vervolgens op het werkprogramma van de CCR 2012 – 2013 geplaatst. Dit betekent niet automatisch dat de andere lidstaten bereid zijn om deze overgangsbepalingen geheel, of zelfs maar gedeeltelijk, te herzien.

ASV:

Er ligt al een rapport uit 2001 waarin overduidelijk blijkt dat de regels niet voortkomen uit gebleken onveilige zaken van bestaande schepen. Ook werd vanuit dat rapport al overduidelijk vastgesteld dat het voor de kleinere vloot onverbiddelijk zou leiden tot koude sanering. Ik heb keer op keer aan het ministerie gevraagd waarom men dat rapport niet wil bespreken, of niet serieus neemt of wat dan ook. Dan zegt men mij dat men juist aan de hand van dat rapport tot het besluit is gekomen de eisen in te voeren. Dan zegt men dus dat men wist dat er een koude sanering aan zou komen van een heel essentieel deel van de vloot en men dat willens en wetens doorgang heeft laten vinden. Ik heb dit ook bij de CCR in Straatsburg aan de orde gesteld in 2009 en 2010. Ik krijg er geen antwoord op. Men doet of dit rapport niet bestaat (kan ik toesturen)

Vervolg Minister:

Door de andere lidstaten werd benadrukt dat de vastgestelde veiligheidsstandaarden behouden moeten blijven, en dat concurrentievervalsing ten nadele van ondernemingen die reeds maatregelen hebben genomen, voorkomen moet worden.

ASV

Deze redernatie is wel heel erg vreemd. Nergens is het zo dat bedrijfsmiddelen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moeten voldoen van nieuwe bedrijfsmiddelen omdat het anders "concurrentievervalsing" zou zijn. Het is in de maatschappij algemeen geaccepteerd dat in de loop der jaren regels aangepast worden en daarmee de eisen waaraan nieuw te bouwen productiemiddelen moeten voldoen. Het is juist oneerlijke concurrentie dat een binnenvaartschip wel met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moet voldoen en de concurrent: de vrachtwagen of het spoor niet. Men vergeet dat een bestaand schip natuurlijk (net als bestaande auto's) gedurende de jaren meer onderhoudskosten krijgen en dat er altijd al een regel was dat men bij om- ver- of nieuwbouw wel aan nieuwbouweisen moest voldoen. Dat maakt dat een binnenvaartschip door de jaren heen steeds up-to-date blijft waar dat nodig is.

Bovendien is dit alles geheel in strijd met het Verdrag van Mannheim waarin expliciet staat dat de binnenvaart geen regels opgelegd mogen worden waardoor de concurrentiepositie van de binnenvaart aangetast wordt ten opzichte van de concurrenten: vervoer over de weg of vervoer per spoor (kan ik ook aantonen)

Vervolg Minister:

Door verschillende delegaties werd er bovendien op gewezen dat, op het moment van de aanvaarding van de overgangsbepalingen in 2003, de besluiten werden genomen op basis van uitgebreide studies en adviezen van het binnenvaartbedrijfsleven.

ASV:

Zie hierboven. Daar schreef ik al:

Er ligt al een rapport uit 2001 waarin overduidelijk blijkt dat de regels niet voortkomen uit gebleken onveilige zaken van bestaande schepen. Ook werd vanuit dat rapport al overduidelijk vastgesteld dat het voor de kleinere vloot onverbiddelijk zou leiden tot koude sanering. Ik heb keer op keer aan het ministerie gevraagd waarom men dat rapport niet wil bespreken, of niet serieus neemt of wat dan ook. Dan zegt men mij dat men juist aan de hand van dat rapport tot het besluit is gekomen de eisen in te voeren. Dan zegt men dus dat men wist dat er een koude sanering aan zou komen van een heel essentieel deel van de vloot en men dat willens en wetens doorgang heeft laten vinden. Ik heb dit ook bij de CCR in Straatsburg aan de orde gesteld in 2009 en 2010. Ik krijg er geen antwoord op. Men doet of dit rapport niet bestaat (kan ik toesturen)

Vervolg Minister:

Ik wil hier benadrukken dat de overgangsbepalingen reeds eerder genomen besluiten betreffen, die automatisch op de vastgestelde momenten in werking treden, tenzij expliciet binnen de CCR een

andersluidend besluit wordt genomen. Een dergelijk besluit zal, zoals alle besluiten in de CCR, met instemming van alle vijf lidstaten genomen moeten worden. Vooralsnog is de bereidheid bij de andere lidstaten om terug te komen op reeds genomen besluiten gering. Zo wordt de overheid in de andere CCR lidstaten nog niet of nauwelijks door het bedrijfsleven aangesproken op de overgangstermijnen. Andere delegaties zien daardoor minder de noodzaak om dit onderwerp op te pakken.

ASV:

De andere delegaties zien de noodzaak niet om dit op te pakken omdat het in geen enkel ander land uitgevoerd wordt!! Dat is makkelijk te controleren als de minister dat wil. Het ministerie zegt mij dan maar een klacht in te dienen betreffende die andere landen. Maar daar schieten we weinig mee op. Wij zijn er niet bij gebaat als de schippers daar in dezelfde ellende komen te zitten, nog los van het tijdsbestek dat een dergelijk klacht inneemt. En last but not least: wie is er hier nu de verantwoordelijke om in te grijpen? Toch niet de individuele schipper?

Vervolg Minister:

In 2012 heeft de Nederlandse delegatie prioriteit gegeven aan de meest urgente bepalingen, namelijk die bepalingen die reeds in 2010 waren afgelopen maar waarvoor het bedrijfsleven nog tot 1 januari 2013 een beroep kan doen op de zogenaamde crisishardheidsclausule. Tot deze clausule, die aanvankelijk gold voor de jaren 2010 en 2011, werd door de CCR besloten in verband met de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart. Met een beroep op deze clausule kunnen technische aanpassingen die cumulatief meer dan 2500 euro kosten uitgesteld worden. De Nederlandse delegatie in de CCR heeft eind 2011 voorgesteld de crisishardheidsclausule met twee jaar te verlengen. Andere delegaties wilden echter niet verder gaan dan een verlenging met één jaar tot 1 januari 2013. Dat wil zeggen, dat alle schepen waarvoor na 1 januari as een certificaat van onderzoek verlengd moet worden, dienen te voldoen aan de bepalingen die in 2010 afliepen. Veel ondernemingen hebben er echter voor gekozen om vóór het aflopen van de crisishardheidsclausule hun certificaat van onderzoek, dat zeven jaar geldig is, te verlengen, waardoor zij de betreffende aanpassingen nog hebben kunnen uitstellen.

ASV:

Dat is juist geconstateerd, maar voor veel schepen loopt hun certificaat eerder af. Wat belangrijker is dat als een schipper een grote investering tegenkomt hij dat niet meer gaat doen omdat hij weet dat dit schip er over 7 jaar niet meer zal zijn. Dus als men denkt dat men nog 7 jaar de tijd heeft vergist men zich deerlijk.

Vervolg Minister:

Conform de wens van uw Kamer, uitgesproken bij de begrotingsbehandeling 2013 (gewijzigde motie De Rouwe c.s., 33 400-XII, nr. 28), heb ik in de CCR vergadering van 28 november jl. opnieuw gepleit voor een generieke verlenging van de crisishardheidsclausule, onder verwijzing naar de nog steeds voortdurende crisis in de binnenvaart. Een dergelijke verlenging bleek echter voor de andere delegaties niet acceptabel.

ASV:

Deze verlenging moet de Nederlandse delegatie helemaal niet voorstellen aan de CCR. Als geen van de andere landen zich houdt aan het invoeren van de eisen dan hoeft Nederland dat ook niet te doen.

Vervolg Minister:

Daarop heeft de Nederlandse delegatie voorgesteld om voor drie overgangsbepalingen, waarvan de termijn in 2010 afliep, tot uitstel met twee jaar te komen. Dit betreft de bepalingen met betrekking tot de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten, ankers en alarminstallaties op passagierschepen voor dagtochten. Deze selectie is in nauw overleg met het Nederlandse binnenvaartbedrijfsleven tot stand gekomen, gelet op de hoge nalevingskosten die met deze bepalingen gepaard kunnen gaan en de mogelijk beperkte veiligheidswinst. Doel is om binnen die extra twee jaar nadere studie te doen naar mogelijke alternatieven voor deze bepalingen.

ASV

Zie de site op de Schuttevaer: hier kan nu echt helemaal niemand enthousiast over worden. Het is werkelijk ongelooflijk dit voor te stellen als een steuntje in de rug van de schippers.

Vervolg Minister:

Over het Nederlandse voorstel is nog geen definitief besluit in de CCR genomen. Wel heeft de CCR in haar plenaire vergadering van 29 november jl. "in principe ingestemd" met het voorstel om voor de betreffende drie bepalingen meer tijd te nemen tot het doen van onderzoek. De precieze uitwerking van dit besluit is echter nog onderwerp van nader overleg op 13 december as.. Bij de beantwoording van de vragen van uw Kamer in het kader van het Schriftelijk Overleg over dit onderwerp, hoop ik over de resultaten van dit nader overleg te kunnen berichten.

ASV

Zie boven en zie de Schuttevaersite

<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/techniek/nid18403-ccr-schort-technische-eisen-op.html>

Vervolg Minister:

De terughoudendheid van andere delegaties neemt overigens niet weg, dat ik mij vanzelfsprekend in de CCR onverminderd zal blijven inzetten en intensief zal blijven lobbyen voor draaglijke oplossingen voor technische regelgeving die gepaard gaat met excessief hoge kosten.

ASV

Dat is niet genoeg. Schultz moet het lef hebben nu een eigen koers te gaan varen, net als al de ons omringende landen doen!

Vervolg Minister:

In 2013 zullen, naast de drie eerder genoemde bepalingen, vooral de bepalingen waarvan de termijnen in 2015 aflopen centraal staan. Hierbij zal ik de hulp van het binnenvaartbedrijfsleven hard nodig hebben. Tot nu toe bleek het bij veel bepalingen lastig om concreet te maken om hoeveel schepen het gaat, en welke kosten gemoeid zijn met het voldoen aan deze regelgeving. Het kunnen beschikken over voldoende harde onderbouwing is essentieel voor het meekrijgen van andere lidstaten in een heroverweging van de betreffende bepalingen. Daarbij hoort ook informatie over het aantal ondernemingen, c.q. schepen dat al conform de bepalingen geïnvesteerd heeft. Ik heb de vertegenwoordigende organisaties van het binnenvaartbedrijfsleven daarom per brief op het hart gedrukt mij deze informatie te leveren. Ik ben blij met de toezegging die zij inmiddels daartoe hebben gedaan. Alleen een gezamenlijke inspanning van bedrijfsleven en overheid kan voor succes zorgen.

ASV: Zie boven. Het is onzinnig dingen uit te gaan zoeken die we al weten. Het is onbetaalbaar, technisch onhaalbaar en niet nodig!

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wil u vanuit het diepst van mijn hart vragen: alstublieft help de schippers in de binnenvaart want dit gaat echt helemaal fout lopen!

*Met vriendelijke groet,
Namens de ASV
Sunniva Fluitsma*

Extra:

Hierbij stuur ik u 3 digitale krantenartikelen die NU actueel zijn over onrust onder de schippers over de gevolgen van de CCR eisen voor de (kleine) binnenvaart. Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

http://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt/nid18355-schippers-in-actie-tegen-ccr-eisen.html?utm_medium=email&utm_campaign=Schippers+in+actie+t&utm_source=newsletter&utm_name=Schippers+in+actie+tegen+CCR-eisen

[http://www.binnenvaartkrant.nl/2/artikel.php?artikel_id=4435&artikel_type=nieuws&artikel_titel="CCR handelt in strijd met Akte van Mannheim"](http://www.binnenvaartkrant.nl/2/artikel.php?artikel_id=4435&artikel_type=nieuws&artikel_titel=)

<http://www.scheepvaartkrant.nl/default.asp?id=12264>

Overleg met de politieke partijen:

In de afgelopen maanden hebben we heel wat overleggen gevoerd met Tweede Kamerleden van diverse partijen.

Zo zijn we op bezoek geweest bij de woordvoerders in de Tweede Kamer van SGP, ChristenUnie, PVV, SP, PvdA, en CDA om onder andere te spreken over de situatie in de binnenvaart en specifiek vanwege het AO begin februari.

Ter informatie stuurden wij onderstaande link door betreffende de crisis in de binnenvaart. De ASV heeft samen met de in dit artikel genoemde organisatie ONS RECHT (Belgisch) en la Glissoire (Frans) een crisisplan opgesteld. Dat is gestuurd naar de minister, daar hebben wij tot op heden geen antwoord op gehad.

http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid18587-belgische-binnenvaart-eensgezind-voor-aanpak-crisis.html?utm_medium=email&utm_campaign=Belgische+binnenvaar&utm_source=newsletter&utm_name=Belgische+binnenvaart+eensgezind+voor+aanpak+crisis

Andere onderwerpen die wij hebben besproken zijn :

- De CCR eisen
- Het inzetten van watertrucks op kleine vaarwegen en
- Het heffen van gelden voor huisvuil.

watertrucks

Wij hebben geprobeerd duidelijk te maken waarom dit zeker niet in het belang is van de bestaande (kleine) binnenvaart dat dit soort projecten met veel subsidiegeld opgestart worden.

Watertruck wil vrachtvervoer over kleine binnenwateren verder ontwikkelen en optimaliseren door de introductie van een nieuw vaarconcept bestaande uit een duwboot en aangepaste duwbakken. Zo wordt, zegt men, een efficiënt en flexibel model van vervoer op de weg toegepast op de binnenvaart. Watertruck koppelt o.a. het varen los van het laden, zorgt ervoor dat het personeel niet aan boord hoeft te wonen, biedt extra opslagruimte en maakt konvoivrachten mogelijk.

Er is een bijeenkomst geweest in Rotterdam waarbij het doel van deze bijeenkomst was om geïnteresseerden bekend te maken met de mogelijkheden van Watertruck. Tevens wisselt men er graag van gedachten over hoe – in samenwerking – dit concept kan bijdragen aan de “verbetering en verduurzaming” van het goederentransport.

Huisvuil

Een tweede heikel punt op dit moment is het feit dat men schippers nu ook voor het huisvuil wil laten betalen via het SAB. Dat lijkt logisch maar velen betalen dat al via hun huisadres plus nog eens via het havengeld. Nu zou men nog eens extra moeten betalen (ik heb zelfs bedragen van 600,- per jaar voorbij zien komen) terwijl velen van ons ook nog eens een groot deel van het jaar helemaal niet in Nederland zijn (en in het buitenland via havengeld en/ of vaartrechten daar ook nog eens voor betalen). Het gevaar bestaat bovendien dat we dit dan dus ook nog in alle andere landen krijgen.

We hebben de politici onder andere op onderstaande wijze benaderd:

Naar aanleiding van het aankomende gesprek betreffende de binnenvaart wil ik u hierbij nog wat recente achtergrondinformatie betreffende de situatie in de binnenvaart toesturen:

Allereerst een brief aan de minister betreft een recent voorstel door de ASV over de aanpak van de crisis in de binnenvaart:

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/shultz.htm>

het voorstel zelf vindt u hieronder:

http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/voorstel_van_aanpak.htm

in de diverse kranten is erover bericht zie hieronder

<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/vervoermarkt/nid18414-minister-krijgt-internationaal-crisisplan.html>

Als basis aan dit alles lag een eerder schrijven zie hieronder;

<http://www.schuttevaer.nl/download/Ernstige%20verstoring%20binnenvaartvervoersmarkt.pdf>

Helaas heeft de minister niet op ons schrijven gereageerd, zij lijkt te blijven wachten op het Transitiecomité, of BLN. Inmiddels hebben wij wel een schrijven gezien van de BBU (onderdeel van BLN) en voelen wij ons, door het uitblijven van een reactie van de minister op ons schrijven, genoodzaakt daarop te reageren. Onze reactie vindt u in de bijlage.

Tot zover de crisis in de binnenvaart.

Wat de CCR regelgeving betreft heeft u in de eerdere mail al een reactie op de brief van de minister ontvangen (staat hieronder in deze mail)

Verder willen wij u nog het volgende meesturen over de stand van zaken betreffende de CCR tot nu toe:

http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/stand_van_zaken_rosr.htm

we sturen u ook nog het origineel plus de samenvatting mee van het Duitse rapport waar wij aan refereren.

Wij danken u hartelijk voor uw interesse en hopen u op deze wijze voldoende geïnformeerd te hebben.

Oproep

Voor de stichting waarvan ik voorzitter ben, de dit jaar 35 jaar bestaande stichting de Twaalf Ambachten die al vele jaren een pleitbezorger is voor kleinschalige mens- en milieuvriendelijke technieken en activiteiten, probeer ik met een drietal schippers (een team dat nu gevormd wordt, gesteund door een groep technici) gedurende twee jaar een actieschip met tentoonstelling, vergaderruimte en een demonstratie- en instructiewerkplaats te laten rondvaren door België en Nederland. Inzet: het tonen van eenvoudige en betaalbare technieken en toepassingen (deels in werkende installaties voor waterzuivering en sanitatie, energie-opwekking en verwarming en ventilatie en deels in de vorm van maquettes en modellen en deels in een reparatiewerkplaats). Het schip (type Kempenaar) krijgt alle hiervoor benodigde accommodatie in modulaire vorm - hier is beslist sprake van een interessante innovatie - in het ruim. Het schip zelf wordt niet verbouwd of aangepast. Niet alleen voor deze ecologische technieken (onze stichting introduceerde ze in 2000 als 'overlevingstechnieken voor de 21ste eeuw') willen we vooral bij jongere mensen in steden met havens in België en Nederland aandacht vragen, ook voor het lot van de kleine binnenvaart, waarvan de Kempenaar een heel goed voorbeeld is. (de Kempenaar is het grootste binnenvaartschip, dat in de vaarwegen van België nog overal terecht kan, vandaar onze keuze).

Of ons plan lukt weet ik niet; maar het is in ieder geval mijn laatste, als nog actieve, bijna 80-jarige, milieu-activist, na mijn eerste project uit 1970 van de Boxtelse milieuboerderij De Kleine Aarde en dat van stichting voor ecologische technieken, De Twaalf Ambachten uit 1978, beide opgezet met veel hulp van mijn in 2007 overleden vrouw. Naast alle aandacht die het plan organisatorisch vraagt gaat ook al veel tijd zitten in de helaas noodzakelijke fondswerving. Wij moeten voor het project dat 2 jaar varen betekent, een bedrag zien te verwerven van 450 tot 500.000 euro. Het voorafgaande onderzoek en de voorbereidingen die enige tienduizenden euro's kosten, fourneert onze stichting zelf.

In de hoop u hiermee een globaal idee te hebben gegeven van dit plan.

U veel succes wensend met de ASV-actie, teken ik,

Met vriendelijke groet,

Sietz Leeflang

PS - ik maak momenteel zoveel mogelijk mensen en organisaties attent op uw persbericht van de ASV.

In 1981 organiseerden we een (kleine) reizende tentoonstelling van 8 maanden in Nederland, als u een paarfoto's daarvan wilt zien vindt u die op:

<http://www.sociamedia.nl/fotowerk/jongejan/80z16-25.jpg>

Subsidiaire toevoeging aan brief Tweede Kamer d.d. 04-02-2013.

Voortgang activiteiten Transitie comité Binnenvaart.

De Minister poneert regelmatig de stelling dat het urgent is dat de Binnenvaartorganisaties tot één organisatie komen. Wij als ASV zijn van mening dat samenwerking ook in de Binnenvaart van zeer groot belang is. Echter, het onverenigbare met elkaar trachten te verenigen, is een vrij zinloze bezigheid.

De belangen tegenstellingen die telkens weer de kop op steken als er concreet gehandeld moet worden zijn illustratief. Ook nu blijkt weer dat de BBU een ander standpunt bezigt over het crisis vraagstuk dan de andere partijen in de B.L.N. Ook in de achterbannen van deze partijen groeit de onrust over het uitblijven van concrete maatregelen en/of standpunten.

Het enige wezenlijke belang lijkt nog te bestaan uit het veiligstellen van de overheid subsidies aan de betrokken organisaties.

Samenwerking en Marktwerking

Ook hier gaat de Minister voorbij aan de meest wezenlijke conclusie van het rapport (NICE). De laatste conclusie van de marktanalyse is dat: Prijsconcurrentie zonder concurrentie op kwaliteit dodelijk is. Als we dan vaststellen dat vervoer per schip een zeer eenzijdig product is, dan is het verhaal van de Minister over meer samenwerking als oplossing, wel erg kort door de bocht.

De Minister geeft aan dat het CBS is gestart met een pilot project Prijsindex in de binnenvaart. Deze vorm van markt transparantie, bied alleen soelaas voor investering beslissingen, maar heeft geen enkele invloed op het inzicht in marktprijzen van het moment. Hetgeen noodzakelijk is, ter ondersteuning van de onderhandeling positie van de schipper. Dus ook hier geen wezenlijk effect op de markt.

OFWEL DIT IS MOSTERD NA DE MAALTIJD.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaamheid.

Het gebruik van LNG op schepen is een ontwikkeling waar de minister sterk op in wil zetten. Onder meer zal Nederland in de CCR pleiten voor het structureel gebruik van LNG als scheepsbrandstof in de binnenvaart. LNG als brandstof kan in de binnenvaart een positieve bijdrage leveren aan het reduceren van emissies. Daarentegen staat alles nog in de kinderschoenen en bestaan er voor het structureel gebruik van LNG een aantal obstakels. Zo is het voor het toepassen van LNG op binnenvaartschepen, noodzakelijk dat er aan het ontwerp van een schip rigoureuze aanpassingen plaatsvindt. Voor de opslag van LNG aan boord is significant meer ruimte nodig dan bij de traditionele diesel brandstof. Bij een nieuw te bouwen schip is het mogelijk, om het schip te ontwerpen om de LNG installatie heen. Een bestaand schip zal een drastische verbouwing moeten ondergaan om de installaties in het bestaande casco te kunnen plaatsen. De terugverdientijd van een dergelijke investering zal dermate lang uitvallen, dat het niet realistisch is dat een groot deel van de binnenvaartvloot over zal stappen op het gebruik van LNG als brandstof. Daarbij zal in de meeste gevallen ingeboekt moeten worden in het volume van de laadruimte, dan wel dat het schip hoger wordt en het vaargebied beperkt wordt.

In de praktijk is zal LNG beperkt toegepast worden op de binnenvaartvloot. Bij Kleine schepen (tot 1500 ton) is het bij voorbaat uitgesloten dat LNG toegepast gaat worden. Het is technisch onuitvoerbaar en/of onbetaalbaar. Deze categorie omvat een groot deel van de Nederlandse binnenvaartvloot.

De verdere investeringen van het ministerie zijn met name gericht op innovatie. Het ontwikkelen van nieuwe technieken, die breed toepasbaar op bestaande schepen en motoren, is nodig. Hierbij moet men wel rekening houden met de implementatie in de bestaande vloot. Als bij een schip de motor vervangen moet worden, is de regelgeving al zo ingericht dat het schip na vervanging aan de op dat moment geldende emissie-eisen moet voldoen. Het is onwaarschijnlijk dat met het gevoerde beleid, de komende jaren schepen op grote schaal uitgerust gaan worden met technieken, als nabehandeling van uitlaatgassen of alternatieve brandstoffen en aandrijvingen.

**ER IS SIMPELWEG GEEN GELD BIJ DE BINNENVAARTONDERNEMERS VOOR DIT SOORT
INVESTERINGEN.**

Dan mag de overheid zich afvragen of de overheidsinvesteringen op het gebied van innovatie in de

binnenvaart, wel oplevert wat de overheid ervan verwacht.

Professionalisering en scholing.

De minister schrijft in haar brief dat, de toegang tot de arbeidsmarkt vereenvoudigd en de uitwisselbaarheid van Europees binnenvaartpersoneel makkelijker moet worden. Verderop schrijft ze echter dat de eisen aan het binnenvaartberoep toenemen. Dit lijkt elkaar tegen te spreken. Wil de minister het gemakkelijker maken voor personen om bijv. de kwalificatie schipper te behalen of wil de minister hogere eisen stellen aan het binnenvaart?

Het is uitermate belangrijk dat er in de binnenvaart nieuwe instroom plaatsvindt van jonge mensen en/of zijinstromers. Het alsmaar groeiende tekort aan gekwalificeerde mensen is een groot probleem in de binnenvaart.

HIER MANIFESTEERT HET TEKORT AAN INKOMEN ZICH IN HET ONTBREKEN VAN GOED PERSONEELSBELEID

De ASV verwacht van de minister op dit terrein beleid, dat bij opleidingen en het erkennen van kwalificaties uit andere Europese landen, de kwantiteit niet gaat prevaleren boven de kwaliteit. Zo moet er een goede verhouding zijn tussen theorie (o.a. het kennen van regelgeving) en het onmisbare aspect van praktijkervaring opdoen aan boord van een schip.

De ASV is verheugd met het feit dat de binnenvaart wederom een CAO heeft en dat deze algemeen bindend verklaard wordt door de minister van SZW.

Bodemtarieven in andere lidstaten.

De ASV heeft nimmer gezegd dat er in andere lidstaten bodemtarieven worden gehanteerd. Want ook wij weten dat de term bodemtarief gevoelig ligt binnen Europa. Maar als er in Frankrijk en België in de relevante vervoersmarkt een wetgeving is die transporteren onder de kostprijs verbied, word het toch een kwestie van "what`s in a name".

Een bodem prijs is, zoals bekend mag worden verondersteld, de laagst mogelijke prijs , waarvoor een dienst kan worden verricht ,anders zak je door de bodem.

Het verbod om onder de kostprijs te vervoeren is wel degelijk van kracht en de Minister bevestigt dit. Ze geeft aan dat er in Frankrijk een wet is die dit verbied . In België is de wet Durant van kracht voor transport bedrijven over de weg. ook deze wet werkt met de componenten van kostprijs en het verbod daar beneden vervoer te verrichten.

Vervolgens gaat de Minister verder met de mogelijkheden van het aanpakken van de crisis in de binnenvaart.

In ons schrijven aan de Ministers van Economische zaken en Infrastructuur en Milieu van 13 Oktober 2012 hebben wij duidelijk uiteen gezet wat noodzakelijk is om de crisis in de Binnenvaart op te lossen. De samenwerking met onze Franse en Belgische organisaties en ons gezamenlijk optreden richting de EU Commissie in de persoon van Siim Kalas geeft ons de zekerheid, dat het opnieuw aanvragen van de crisis in Europees verband , een grote slagingskans heeft. Mocht dit succesvol zijn dan bestaat de mogelijkheid verder, in de niet werkzame markt , in te grijpen.

Tot slot geeft de Minister een verslag over markt ingrijpen in de geprivatiseerde Loodsen sector .

Dit dossier bewijst eens te meer : DAAR WAAR EEN WIL IS, IS EEN UITWEG.

Bestuur en Denktank Algemeene Schippers Vereniging.

Antwoord SAB

Onderwerp: Afgifte scheepsafvalstoffen

Rotterdam: 1 februari 2013

Geachte heer Breedveld,
Naar aanleiding van uw brief, d.d. 31 januari 2013, het volgende.

In de begin jaren '90 is een inzamelnetwerk ingericht voor inzameling van *olie- en vethoudend* scheepsafvalstoffen. Naast de afgifte van olie- en vethoudende afvalstoffen wilde de binnenvaart ook graag zijn *niet olie- en vethoudend KGA en restafval* kwijt. In de loop van vele jaren heeft de SAB, door het afsluiten van contracten met diverse diensten, het mogelijk gemaakt dat ook deze scheepsafvalstoffen konden worden ingezameld.

Deze diensten, zoals havenbedrijven, gemeenten, provincies en districten van Rijkswaterstaat hebben de kosten voor inzameling en verwerking zelf betaald.

Rijkswaterstaat heeft besloten om met ingang van 1 juli 2013 niet meer garant te staan voor de kosten van inzameling en verwerking van niet olie- en vethoudend KGA en restafval langs de rijkswateren. Havenbedrijf Amsterdam doet dit al niet meer sinds 1 januari 2012.

De Nederlandse overheid is van mening dat de "vervuiler" zelf moet betalen voor de kosten.

Ik wil hierbij benadrukken dat de SAB absoluut geen stem heeft in deze keus. Ik verwijs u dan ook naar de Nederlandse overheid met uw bezwaren en of dit juridisch wel mogelijk is.

In opdracht van Rijkswaterstaat moest de SAB de huidige *open* inzamelstructuur langs de rijkswateren ombouwen naar een *gesloten* inzamelstructuur. Om toegang te verkrijgen tot dit systeem wordt een chip in combinatie met een abonnement afgegeven.

In het traject van deze ontwikkeling is in diverse gesprekken met schippers, rederijen en brancheorganisaties naar voren gekomen dat de hedendaagse schipper in vele havens op verschillende wijze zijn diensten moet afhandelen c.q. betalen, zoals chipknip, pinpas, creditkaart, muntjes, via telefoon of een pas halen bij de havenmeester. Huidige realiteit is nu dat er geen diensten meer kunnen worden verkregen omdat men bv. niet in het bezit was van een juiste betaalkaart, onjuiste telefoonnummers, onvoldoende borg had of niet in bezit was van vereiste muntjes. Zodoende kwam het idee om de chip ook voor andere doeleinden te gaan gebruiken. Dit concept "één sleutel voor diverse diensten" wordt door vele scheepseigenaren, exploitanten en binnenvaartbrancheorganisaties ondersteund en zelfs aangeprezen bij diverse gemeenten.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

SAB

Agenda ledenvergadering van 23 maart 2013

1. Opening
2. Rede voorzitter
3. Mededelingen
4. Goedkeuring agenda
5. Goedkeuring van het verslag van 15 september
6. Bestuursverkiezing
7. Financieel verslag
8. SAB
9. Crisis
10. Politiek
11. Samenwerking
12. Sluiting

Verlag ledenvergadering 15 september 2012

Opening

De voorzitter Willem Stam opent de vergadering, hij stelt Stan Pijls voor als gespreksleider voor deze vergadering. Daarna spreekt de voorzitter de rede uit.

Stan Pijls stelt zich voor en zegt dat hij sinds maart van dit jaar donateur is van de ASV en lid van de denktank en gaat proberen om de vergadering op een goede manier te leiden.

Goedkeuring agenda.

Er is een uitgebreide agenda en daar word vanuit de zaal niets aan toegevoegd.

Mededelingen

Nico van Dijken wilde komen maar moest varen.

Ron Breedveld die zich kandidaat heeft gesteld voor het bestuur moest ook varen.

Bouke Veltman is met vakantie.

David Twigt en Sunniva Fluitsma komen om 13.00 uur.

We hadden iemand van Ons Recht uitgenodigd maar die hadden helaas geen tijd.

Wouter komt vanmiddag om ons iets te vertellen over ligplaatsen.

Goedkeuring verslag van 24 maart 2012.

Roel Boermann neemt dat door en er zijn geen opmerking vanuit de zaal. Het verslag wordt goedgekeurd.

Westerschelde.

Jos Evens is naar de hoorzitting geweest naar aanleiding van zijn bekeuring omdat hij alleen had gevaren op de Westerschelde. Men gaat onderzoeken of er meer gecontroleerd word op kleine schepen of niet. De KLPD wil misschien wel eens praten met de ASV over de alleenvaart op de Westerschelde. Uiteindelijk is de bekeuring geseponeerd omdat men het als bestuursrechtelijk had behandeld maar omdat als je met 50% of minder aan personeel vaart het een stafrechtelijke procedure is en de bekeuring ook veel hoger is. In het wetboek staat de kanaalspits om schreven als 38.50 bij 5.05 meter maar spitsen zijn veelal ruim 39 meter dus kun je op grond van deze wet geen vrijstelling krijgen om alleen te varen om de Westerschelde. We gaan vragen of we samen met de BBU een verzoek in kunnen dienen bij de CCR om deze afmetingen aan te passen. Ook moeten we proberen om bij het Nederlandse ministerie de alleenvaartregeling voor de Westerschelde ook van toepassing te krijgen.

Zware beroepen.

Benjamin Lubbers vraagt zich af of de binnenvaart ook onder de zware beroepen kan vallen zodat je straks als je 65 jaar bent al AOW krijgt in plaats van op je 67^e jaar. Jo Fricke zegt dat je bij een ongevalverzekering ook in de hogere gevarenklasse valt als binnenschipper. Dit punt is nu actueel in de politiek dus moeten we hier werk van maken. Proberen om samen met de brancheorganisaties dit aan te pakken.

Bestuursverkiezing.

Er zijn 2 leden die zich hebben aangemeld als kandidaat voor het bestuur. Paul Markusse en Ron Breedveld. Paul van Eeuwijk trekt zich terug uit het bestuur. Paul Markusse stelt zich voor en zegt dat hij met een onderbreking van 1 jaar nu 33 jaar lid is van de ASV en als denktanklid ziet dat er erg veel werk wordt verricht en dat hij graag zijn bijdrage aan wil leveren. Ron Breedveld is niet aanwezig maar Ger Veuger wil graag even iets over Ron zeggen. GV is al een paar keer met RB naar verschillende overleggen geweest en Ron functioneert goed, hij reageert snel en kan iets goed op papier zetten. Hij is zelf particulier schipper geweest op een schip van 1000 ton en vaart nu als kapitein in loondienst op een koppelverband. Hij vaart in ploegendienst en heeft daarom tijd voor de ASV.

De stemcommissie word gevormd door Benjamin Lubbers en Ton Ramstijn.

Er zijn 15 stemmen uit gebracht en de uitslag is,

14 stemmen voor Paul Markusse

15 stemmen voor Ron Breedveld.

Beide kunnen toetreden tot het bestuur.

Functioneren bestuur en denktank.

Jos Evens zegt dat we moeten uitzoeken of er mogelijkheden zijn om op afstand te kunnen vergaderen. Dan hoeven zoals nu bv David en Sunniva niet helemaal vanuit Frankrijk te komen voor de vergadering. Er zijn verschillende mogelijkheden en we moeten kijken of dat kan, of onze verbindingen snel genoeg zijn en of het ontvangst goed genoeg is. Ger Veuger zegt dat je beter met elkaar kunt denken als je persoonlijk aanwezig bent maar dat gaat niet altijd. Joop Molenwijk zegt dat het misschien beter is om 1 keer per jaar een ledenvergadering te houden en dat dan te doen tijdens de feestdagen aan het eind van het jaar ook al is dat een drukke tijd voor de meeste. De leden in de zaal willen toch liever 2 keer per jaar vergaderen. Wel gaan we een SMS dienst opzetten om de leden er aan te helpen herinneren dat er een ledenvergadering is. Deze SMS dienst gaat Benjamin Lubbers opzetten. Tineke Veuger stelt voor om een grotere maillijst te maken zodat de leden meer betrokken worden bij de ASV. Roel Boermann zegt dat hij daar wel al eens over heeft nagedacht, het kan natuurlijk zo zijn dat bv het verslag van de ledenvergadering naar de leden wordt verzonden en ook dingen die in de denktank zijn besproken en interessant zijn voor de leden. Jo Fricke zegt dat je wel eerst aan de leden moet vragen of men dat wel prijs op stelt, niet alle leden willen dat. Roel Boermann gaat een maillijst maken en we moeten een verhaaltje maken voor in de Nieuwsbrief met de vraag of men dat wil en dat men eventueel zijn emailadres dan wil doorgeven als dat nog niet bekend is.

Patenten

Benjamin Lubbers vraagt hoe het nu zit met het verlengen van je vaarbewijs als je 50 jaar wordt. Nu blijkt het zo te zijn dat wanneer je het vaarbewijs verlengt dat je een nieuw pasje krijgt voor 5 jaar met alle kosten die dat met zich mee brengt. Het is niet duidelijk hoe dat precies zit dus gaan we dat voorleggen bij de eerste ONTB vergadering.

PAUZE

Opening

De voorzitter Willem Stam opent de middagvergadering en verwelkomt de pers en andere mensen die bij de vergadering zijn gekomen en ook Wouter die vanmiddag wat gaat vertellen over het ligplaatsen. De voorzitter spreekt de rede uit.

AIS overleg.

Ger Veuger is aanwezig geweest bij een overleg over de AIS waar ook Ivo ten Broeke bij aanwezig was als CCR vertegenwoordiger. De vraag is gaan we de AIS verplicht stellen. De ASV is tegen en een verplichtstelling, we hebben alle argumenten op tafel gelegd. RWS is voor. BBU was bij monde van Kees de Vries wel voor terwijl diezelfde Kees de Vries als directeur van de Schuttevaer zegt dat men tegen is als de privacy niet gewaarborgd is. Er is niet veel te doen tegen websites als marinetraffic. Men zegt dat er wel is geprobeerd om het te verbieden. ASV heeft voorgesteld om de reikwijdte van de AIS te verkleinen naar 4 a 5 kilometer voor de verkeersveiligheid is dat geen probleem. met de marifoon is het ook gebeurd. RWS zegt dat het geen problemen oplevert voor het verkeersmanagement. Als je de AIS verplicht stelt wek je het idee dat je er op kunt bouwen terwijl 3 tot 5 % vals is. Als de AIS kapot is moet je volgens RWS naar de eerst volgende haven varen, en dan laten repareren. Maar dat werkt natuurlijk niet als je een afspraak hebt om te laden of te lossen. ASV wil AIS uit mogen zetten als je stil ligt, BBU heeft daar nog geen mening over, van RWS mag de AIS wel uit tijdens het stilliggen, dat is geen probleem voor het verkeersmanagement. Het verplichtstellen van een kaartstelsel gekoppeld aan de AIS daar is de BBU op tegen. ASV is tegen AIS dus ook tegen kaartstelsel, je krijgt erg veel regelgeving op deze manier dat moet je niet willen. 90 % van der schepen heeft AIS dat is voldoende. Het verplichtstellen van een gyrokompas, dat willen sommige landen maar sommige ook weer niet. Blauwbordfunctie dat wil alleen Duitsland graag maar deze functie is erg onbetrouwbaar. Nederland is tegen gyrokompas en blauwbordfunctie, omdat men dan de neiging heeft het te gaan gebruiken als navigatie-instrument en dat is het niet. De gegevens die verplicht zijn te vermelden op de AIS zijn, MMSI nummer, afmetingen van schip, naam van schip en europaanummer. Wanneer de AIS kapot gaat vind de ASV dat je 3 weken de tijd moet krijgen om hem te repareren, en dat je zeker niet stilgelegd mag worden. Daar was men nog niet over uit.

Wouter loopt stage bij het NEA en vertelt wat vertellen over het ligplaatsen-informatiesysteem.

Men is aan het onderzoeken hoe men een ligplaatsensysteem voor heel Europa kan opzetten. Dit kan, volgens Wouter, alleen met een AIS. Voor het systeem hoeft de AIS niet aan te blijven staan als je stil ligt want je kunt het opslaan. Men wil in kaart brengen waar er ligplaatsen zijn en wie er liggen. Er moet een website komen waar je op in kunt loggen, je mag zelf weten hoeveel gegevens je prijs geeft. Alleen het europaanummer is verplicht. Men wil de afmetingen van het schip weten en wanneer het schip weer vertrekt.

Pamflet

De ASV heeft een pamflet gemaakt om duidelijk te maken wat er speelt in de binnenvaart, je moet alles wat je kwijt wil vertellen op 1 A4tje, dat valt niet mee maar het is ons toch aardig gelukt. Het is een heel mooi pamflet geworden waar Sunniva Fluitsma en Ron Breedveld heel wat uren in hebben zitten om hem te maken en te versturen. Jurgen en Lies van de SP hebben nog geholpen met het meedenken bij de opzet van het pamflet. We hebben er 300 laten drukken en verspreid onder politieke partijen, provincies en andere besturen. We hebben hem ook vertaald in het Engels en er 60 stuks inmiddels verzonden door Europa. In de toekomst willen we meerdere pamfletten over andere onderwerpen gaan maken.

Crisis

Ons Recht in België is weer opgestart zij hebben ongeveer dezelfde denkwijze als de ASV en willen graag met ons samenwerken. Ze waren uitgenodigd voor de vergadering maar konden helaas niet komen. Tijdens het verkiezingsdebat merkte je toch wel dat het een klein beetje begint door te dringen dat er wel een crisis is in de binnenvaart. Er zijn ook al verschillende partijen die zien dat de vrije markt toch niet werkt, zelfs binnen de CCR is dat al eens opgemerkt. Ger Veuger is bij het EVO overleg en daar was ook iemand van Economische Zaken, en gezegd dat EZ niets voor de binnenvaart heeft gedaan. Men heeft tot 2 maal toe de staatsgarantie verlengd terwijl er in 1993 in het Albeda overleg al is gezegd dat het beter is om de binnenvaart geen staatsgarantie meer te geven, met uitzondering voor starters. Sunniva Fluitsma zegt dat het een MKB regeling is en dat je daar geen groep van kunt uitzonderen.. Ger Veuger zegt dat de minister 2 keer de uitstel van betaling rente en aflossing voor schepen met staatsgarantie heeft verlengd en dat je ze daar op kunt aanspreken omdat de crisis zo blijft voortduren. De universiteit van Nijenrode heeft in opdracht van dhr Kraayeveld een onderzoek gedaan waaruit blijkt dat de vrije markt niet werkt in de binnenvaart. Dat rapport is verstuurd naar het ministerie en dhr Kraayeveld heeft er niets mee gedaan wij moeten proberen om dit rapport weer boven water te krijgen en zelfde geldt voor het ING rapport. Er ligt genoeg maar we moeten het gebruiken

CCR

De ASV is aanwezig geweest bij het EVO verkiezingsdebat en was daar ook in overleg met politici. Ook aanwezig was Rob Huizer en aan hem is gevraagd naar zijn standpunt over de CCR regelgeving. Hij zegt dat België ook tegen de regelgeving is en erg word geprobeerd om Frankrijk ook mee te krijgen. Men denkt wel nog steeds in deeloplossingen, om onderdelen van de CCR regelgeving te schrappen maar wij willen van al die regels af. Het Duitse bedrijfsleven (BDS) is ook tegen maar de Duitse rijnvaartcommissie is voor de CCR regels en er is geen overleg tussen het bedrijfsleven en de rijnvaartcommissie. Sunniva Fluitsma zegt dat Nederland de kans heeft gehad om eens een Rijnvaartcommissaris vanuit een andere hoek te kiezen. Wij hebben Bouke Veltman naar voren geschoven maar men heeft toch weer voor Teun Muller gekozen.

Samenwerken

Er worden nog steeds pogingen gedaan om samen te werken met de BBU, er is afgesproken om met digitale rondes met elkaar te communiceren. In juli hebben wij een brief gestuurd met 4 punten uit het beleid van de BBU waar wij wel verder over willen praten. Eerst helemaal niets meer gehoord en nu mogen we voor een half uurtje komen opdraven om te praten over de 4 punten uit hun beleidsplan. Het varend bestuur zegt dat we het voor 90 % wel met elkaar eens zijn maar daar blijkt niets tijdens overleggen waar de ASV en BBU bij aanwezig zijn, maar daar is dan ook niet het varend bestuur aanwezig maar een vertegenwoordiger van de BBU. De ASV wil wel verder praten met de BBU maar dan moet daar een dagdeel voor worden uitgetrokken en niet een half uur.

Er word een brief verstuurd naar BBU dat we een dagdeel willen komen praten.

Er was ook nog een afspraak met dhr Kraayeveld maar hij was niet aanwezig, vergeten, dus stond de ASV voor niets op de afspraak. Later, voorafgaand aan het AIS overleg toch nog even gesproken met dhr Kraayeveld. Men wil ons nog steeds in het transitiecomité hebben maar alle partijen begrijpen inmiddels dat de ASV dat niet gaat doen. Er is nog uitvoering gesproken over de markt en dat de binnenvaart een andere markt is dan gemiddeld, en dat we een uitzonderingspositie moeten hebben. Iets wat ook in het verdrag van Rome staat. Dhr Kraayeveld zegt dat hij ons daar niet mee kan helpen en ook in het beleidsplan van de BBU staat dat men zich niet in de markt mengt, iets wat de ASV wel wil.

Rondvraag

Jos Evens heeft bij EICB voor Plan B een plan ingediend als financiering voor de CCR regelgeving. Het plan is dat de schipper geld kan lenen tegen 0 of 1 % rente en wanneer het schip niet in waarde stijgt wanneer je het wil verkopen dat het dan een subsidie wordt en je het dus niet hoeft terug te betalen. Wat ook een mogelijkheid is dat de volgende eigenaar de lening overneemt zo blijft het kleine schip in de markt en verdwijnt niet naar de sloop. De vraag is of de ASV dat kan steunen. Ger Veuger zegt dat het politiek niet verstandig is want dan sta je minder sterk omdat we tegen de regelgeving zijn. Eerst maar eens afwachten of het plan ook uitgekozen word.

Sunniva Fluitsma zegt dat veel provincies reageren op ons pamflet, we zijn in Zeeland geweest en daar heeft men gevraagd waar de ASV nog specifiek over wil praten. Wij hebben gezegd dat we het graag willen hebben over de Westerschelde. Onder andere over de hoge golfslag van de zeevaart en ook over eenmansvaart op de Westerschelde. In Noord-Holland komt ons pamflet op de agenda en men wil met ons praten. Utrecht vindt dat ze al genoeg doen voor de binnenvaart.

Ger Veuger is aanwezig geweest bij het EVO verkiezingsdebat. Er waren veel mensen aanwezig uit de vrachtwagenwereld e.d. Voor de binnenvaart was alleen de ASV aanwezig dus geen BBU of CBRB. Het Witboek nog eens aangehaald waarin staat dat 30 % van de lading die nu over de weg gaat naar de binnenvaart en het spoor moet gaan in 2030. Dit is een Europees document waar beleid op gevoerd moet worden. We hebben wel een klein beetje kunnen lobbyen. Willem Stam kon al in het begin van het debat zeggen dat hij namens de binnenvaart sprak en dat helpt wel want dan noemt de politiek ook de binnenvaart nog eens. Om de maatschappelijke kosten door te berekenen was een meerderheid op tegen.

17.15 de voorzitter Willem Stam sluit de vergadering, wenst iedereen een goede reis naar huis en nodigt iedereen uit voor een drankje.

Antwoord ASV aan de Minister

Aan: De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Binnenhof 4 2513 AA Den Haag
Betreft: beantwoording brief 30-01-2013 Minister Schultz van Haegen. (kamerstuk 30523 nr.73)
Datum: 4 februari 2013

Geachte Voorzitter,

In antwoord op de voornoemde brief en als reactie op deze, willen wij het volgende opmerken. Wij, als Algemeene Schippers Vereeniging (ASV), zijn van mening, dat gezien de historie van de binnenvaart, en de desastreuze situatie van dit moment, er meer aan de hand is dan de brief van de Minister doet vermoeden.

Het Verdrag van Rome schreef de Commissie en de Raad voor, dat er een Europees vervoersbeleid gevoerd moest worden. De Commissie is hierin nalatig geweest en dat heeft geleid tot een klacht van het Europese Parlement bij het Hof van Justitie in Luxemburg. Het welbekende nalatigheidsarrest. Tot het jaar 1996 toen het vernieuwde Europese transport beleid van kracht werd. Hadden de Nationale Overheden een grote verantwoordelijkheid in het vervoer en de wijze waarop dit werd afgewikkeld.

Zeer tegen de wens van de meerderheid van de binnenschippers is dit liberaliseringsbeleid toch uitgevoerd. Ook in het in 2009 uitgevoerde onderzoek genaamd " De schipper aan het woord" bleek weer dat 69% van de schippers van mening was dat een bodemtarief een positieve bijdrage zou leveren aan de oplossing van de problemen die zich sinds 2008 zo sterk manifesteren in onze markt. Het terugtrekken van de overheid uit de vervoersmarkt heeft tot desastreuze gevolgen geleid. De opeenvolgende regeringen hebben zich 60 jaar lang intensief bemoeid met het vervoer. Dat had zijn oorsprong in de overbekende situatie in de binnenvaartmarkt en het absolute gebrek aan een werkzame markt. Zie het door de Minister aangehaalde onderzoek (NICE), ook de schrijvers hiervan komen tot de conclusie: ER IS GEEN WERKZAME MARKT IN DE BINNENVAART. Ook de grote binnenvaartbanken Rabo en ING komen in hun analyses van de binnenvaartmarkt tot de zelfde conclusie.

U hoeft de oude memories van toelichting bij de diverse binnenvaartwetgevingen er maar op na te lezen om te weten wat er met onze markt aan de hand is, wij gaan dat nu allemaal niet herhalen.

DE ESSENTIE IS DAT DE BINNENVAARTMARKT NIET ZONDER OVERHEIDSINGRIJPEN KAN.

Wij weten ook wel dat dit in 2013 geen gemakkelijk bericht is maar de Minister en het Parlement hebben de wetgeving van de marktordening afgeschaft en zijn daarmee verantwoordelijk voor de desastreuze situatie in de binnenvaart.

Zeg niet dat de binnenvaart zich niet verweerd heeft tegen dit beleid. 2800 schepen hebben in 1993 gedurende 6 weken lang geweigerd vervoer te verrichten onder een vergaande geliberaliseerde markt.

Wij kunnen nog jaren doorgaan met vraag en antwoord spelletjes met de vorige, de huidige en de toekomstige Minister van I en M over de binnenvaart.

Zinvol is dat niet, de schippers staan met hun rug tegen de muur en worden steeds verder plat gedrukt. Wij hebben alles gedaan om de Minister op de onwerkbaar situatie in de binnenvaart te wijzen. Van de nieuwe brancheorganisatie kunnen ze niets verwachten want die is verdeeld door onderling tegenstrijdige belangen. Het werkelijke probleem de niet-werkzame markt in de binnenvaart wordt door bestuurlijke drukte rond de nieuwe branche-structuur volledig uit het oog verloren.

De A.S.V. wil weer terug naar de essentie van het probleem. Wij hebben een duidelijke visie op het probleem en de oplossing daarvan. Wij vragen via U, de Minister, er toe te bewegen ons in de gelegenheid te stellen, deze visie nader te presenteren.

Bestuur Algemeene Schippers Vereeniging.
P.S. Subsidiair geven wij in de bijlage nadere argumenten.
C.C. Minister van I en M. Vakbladen binnenvaart.