



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud nieuwsbrief april 2014

1. Voorwoord
2. Verslag OTNB
3. Verslag werkbezoek Berlijn, Betty de Boer
4. ASV jaarverslag 2013
5. Rede voorjaarsvergadering 2014 middagdeel
6. Verslag ledenvergadering 29 maart 2014
7. Alleenvaart
8. Verslag overleg BLN en Schuttevaer
9. Planter dans la Vase

Voorwoord

Het was druk op de voorjaarsvergadering van de ASV. Het was druk met leden, niet-leden, geïnteresseerden van diverse andere bonden en organisaties. Het was zelfs zo druk dat niet alleen alle stoelen maar ook de barkrukken en de rieten zitjes gevuld waren. Het was druk maar er werd goed geluisterd naar elkaar!

Dat het druk was is een heel goed teken. Het betekent dat de ASV leeft en het betekent dat de mensen bereid zijn op een ASV vergadering van gedachten te wisselen. Want dat gebeurde ook. 's Ochtends was de heer Den Decker van de Belgische Federatie aanwezig om zijn licht te laten schijnen over de crisis en de voortgang wat betreft het Koninklijk Besluit om niet meer voor dumpingtarieven te mogen vervoeren in België.

's Middags was Betty de Boer aanwezig om te vertellen welke stappen zij gezet heeft na de hoorzitting over de CCR regelgeving waarna zij met de aanwezigen overlegde over de situatie in de binnenvaart.

Degenen die de moeite hebben genomen om naar de vergadering te komen hebben er geen spijt van gekregen, denk ik zo. En wij zijn natuurlijk heel blij met al diegenen die zich betrokken voelen bij de binnenvaart, en die deel willen nemen aan een ASV vergadering.

Ook na de ASV vergadering is het contact doorgezet. Zo hebben we met Hester Duursema (BLN) een overleg gehad om elkaar bij te praten over waar we staan. Een open gesprek waar een vervolg op zal komen waarbij we streven naar samenwerking op verschillende gebieden.

Zo hebben we ook een gesprek gehad om te kijken naar welke acties we eventueel kunnen nemen betreffende specifieke ROSR eisen, samen met BLN, CBRB en de Schuttevaer,

Dat alles zonder "oude koeien uit de sloot te halen", dwang tot fuseren of wat dan ook. Gewoon kijken hoe we samen beleid kunnen beïnvloeden. Een heel gunstige ontwikkeling, denk ik zo.

Omdat niet iedereen in staat was bij de vergadering aanwezig te zijn wil ik dit voorwoord afsluiten met de rede die ik die ochtend uitgesproken heb voor de leden, voor u dus.

REDE OCHTENDGEDEELTE

Onderstaande is de uitgesproken rede van het ochtendgedeelte van de voorjaarsvergadering:

Het is een bijzonder half jaar geweest tussen de laatste vergadering en dit moment. Het is geen tijd van rustig voortkabbelen bestaan. Waar voor sommigen onder ons opeens weer wat lichtpuntjes aan de horizon verschijnen, is het voor velen erop of eronder. Vele actieve schippers hier in de zaal vechten voor hun voortbestaan, soms met de moed der wanhoop. Iedere actieve schipper hier kent op dit moment in zijn directe omgeving mensen die zwaar in de problemen zitten. De schijn die zo lang is opgehouden 'dat het best wel meevalt in de sector' die schijn kunnen we laten vallen. Opeens worden er wel vele faillissementen uitgesproken. Oudere schepen worden aan de lopende band gesloopt. Sommige schepen liggen weken tegen de kant, er is voor hen geen werk. De schippers die varen maken onmenselijke uren, varen vaak onderbemand, met personeel uit verre oorden, overtreden gedwongen regels en zo zitten ongelukken in een klein hoekje. Het zou mij niet verbazen als het aantal (dodelijke) ongevallen op de binnenvaart hard toeneemt. En als je kijkt hoe dat dan komt is de oorzaak niet: het niet voldoen aan CCR regelgeving. De oorzaak is: wanhoop, moedeloosheid, uitputting.

Al jarenlang vragen wij om samen met de schippers te kijken naar wat we aanmoeten met een sector die zo overduidelijk niet kan functioneren in een (wat men noemt) 'vrije' markt, waar de schipper geen enkele marktmacht heeft en de economische wetten niet van toepassing blijken omdat er geen sprake is van een zelfregulerend vermogen. Het enige wat wij hebben gekregen is voorgekookte plannen waarvoor nooit naar draagvlak onder de binnenvaart gezocht is, een binnenvaartambassadeur en een Transitiecomite. Niemand heeft de moeite genomen naar de schipper te luisteren. Ieder bepaalde voor ons wat goed voor ons was. En voor ons was goed dat wij ons samenvoegden tot een grote sterke bond waarbij wel direct meegedeeld werd dat zo'n bond natuurlijk niet prijsopdrijvende mocht werken! Natuurlijk kon iedereen op zijn vingers natellen wat een drama daaruit zou voortkomen. Want al die

strijdige belangen op een hoop gooien leidt natuurlijk tot niets. En zie wat het resultaat is: de binnenvaart is meer verscheurd dan ooit. In wiens belang is dit? Niet in het belang van de schippers. Want let wel: de binnenvaart en de schippers is niet hetzelfde. Bevrachters, verladers makelaars, zij maken allemaal deel uit van "de binnenvaart" maar hebben een strijdig belang. Dat is helemaal niet erg, maar het is wel erg als je net doet alsof dit niet zo is.

En zo zien wij dat een enorm sterk merk als de vereniging Schuttevaer kapot gaat aan een samenwerking die alleen leidt tot verdeeldheid. En wie is daarvan de dupe? De binnenvaart.

Dat alles maakt heftige emoties los. Gevoelens van angst, wanhoop, woede en uiteindelijk gelatenheid zijn aan de orde van de dag.

Toch heeft u allen ervoor gekozen niet gelaten af te wachten wat de toekomst biedt. U bent lid van de ASV geworden.

Dat moet een bewuste keus zijn geweest.

Bij de ASV geen voordeeltjes maar handen uit de mouwen. Dat geldt voor het bestuur en de denktank en eigenlijk voor iedereen die mee wil denken en doen in de ASV.

Het moet een bewuste keus geweest zijn want het is moedig om te kiezen voor een bond die zijn eigen koers bepaalt. Een bond die zich onafhankelijk opstelt maar dus ook niet gesteund wordt door diverse geldstromen of invloedrijke figuren.

Wij moeten het allemaal zelf doen. We willen het ook allemaal zelf doen. Want wij zijn niet gebonden aan partijen waar we niet zonder kunnen functioneren. Dat maakt het bestaan misschien minder makkelijk maar dat maakt ons ook vrij: Onafhankelijk inderdaad.

Het is moedig om je aan te sluiten bij een club die tegen de stroom in durft te zwemmen en daarmee nogal wat scepsis, wantrouwen en soms ronduit woede opwekt.

U als lid van de ASV, heeft een bewuste keus gemaakt. De keus om u bij de enige nog overgebleven sociaal-economische organisatie aan te sluiten die de schippers vertegenwoordigt.

U kiest voor de bond die de mens centraal stelt. De mens, dat bent u met alle facetten die daarbij horen. Dus gaat het niet om "de meeste stemmen gelden" maar om met alle mogelijke argumenten, feiten en voorstellen gezamenlijk het beleid te bepalen en uit te voeren waar wij, u dus, zich in kunt vinden.

Nieuwe leden zullen merken dat er geluisterd wordt, uw mening wordt gewaardeerd. En als u niet oppast lijven we u in in de denktank waar u mede het beleid bepaalt en uitvoert.

U heeft voor de ASV gekozen,

Aan ons de taak uw moed te belonen. En dat kan toch vooral doordat u trots kunt zijn op uw eigen bond "de ASV". Als u vol trots de ASV vlag hoog in de mast hangt, dan hebben wij het goed gedaan.

Aan ons en u de taak om ervoor te zorgen dat het blauw gaat zien van de ASV vlaggen!

Tot zover de rede

Rest mij uit te spreken dat ik hoop u te zien op onze stand in Gorkum die door de enthousiaste denktankleden van de ASV er extra mooi uit zal zien dit jaar. Mocht u op welke wijze dan ook uw steentje daar aan bij willen dragen dan kunt u altijd contact opnemen met een van de bestuursleden!

Sunniva Fluitsma

Verslag OTNB

(Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart) 1 april 2014

Dit OTNB is een overleg voorafgaande aan het overleg van de CCR op 9 april aanstaande. Het is de bedoeling dat de Rijnvaartcommissarissen en het ministerie IenM het bedrijfsleven en betrokkenen de agendapunten voorleggen zodat die kunnen reageren. Ron Breedveld en Sunniva Fluitsma waren op dit overleg aanwezig namens de ASV.

Het verslag van dit overleg gaat uit van de vele ingebrachte stukken bij het overleg.

Deze stukken zijn opvraagbaar bij Ron Breedveld of Sunniva Fluitsma:

1. Opening en mededelingen

Natascha Dofferhoff (RWS/VWM) is de dagvoorzitter en verwelkomt de bezoekers en gaat in op een reactie van de ASV. De ASV had middels een mail aangegeven dat de stukken waarover we spreken te laat komen om zorgvuldig te bestuderen, laat staan om hierover met de achterban te kunnen overleggen alvorens aan de vergadering deel te nemen. Ook de Waterbouwers schaarden zich achter deze kritiek en wilden dat men rekening hield met het feit dat de gesprekspartners op deze wijze het ministerie van een input moeten voorzien waarbij zij zich hierdoor het recht voorbehouden op een later tijdstip terug te komen op hun inbreng.

Wederom vertelde Natascha dat de stukken zo laat aangeleverd worden door de CCR en het ministerie ze direct doorstuurt. Vanuit de zaal kwam de vraag om die CCR erop te wijzen dat dit nu al vele jaren zo is, en men al vele jaren vraagt om de stukken eerder te ontvangen.

De agenda wordt aangenomen

2. Vooruitblik Comité RP en RV

Gemeenschappelijke Werkgroep JWG

De Joint Working Group (De heer Henry is voorzitter van de Gemeenschappelijke Werkgroep) vormt de samenwerking tussen CCR en de Europese commissie, waarbij in dit geval de landen van de Europese commissie een rol spelen. Bij zaken ingebracht bij de JWG is er, in tegenstelling tot de CCR, voor het komen tot regelgeving geen unanimité nodig. Dus waar Nederland het niet voor elkaar krijgt aan de overgangsbepalingen ROSR te doen omdat dat middels unanimité moet (CCR), speelt Duitsland het via deze Joint Working Group (JWG) als men de relingenplicht er door wil krijgen en merkt dat Nederland dat niet wil. Dat kan namelijk dan via meerderheid van stemmen en delft Nederland dan ook in dit geval weer het onderspit.

relingplicht

De relingplicht (b)lijkt er te gaan komen naast de reddingsvestplicht. De reddingsvestplicht die al is ingevoerd om...te zorgen dat we geen relingplicht zouden krijgen. Nu hebben we dus beide verplichtingen. De relingplicht geldt ook voor bestaande schepen (groter dan 55 meter). Bovendien moeten het vaste relingen zijn en...wil men het al op zeer korte termijn invoeren. Dat, terwijl het relingverhaal volgens het ROSR pas in 2020 aan de orde zou zijn. Marleen Buitendijk (Schuttevaer) wees erop dat dit ongeveer onmogelijk is bijvoorbeeld voor containerschepen met een smal gangboord. Hoe moeten ze de relingen plaatsen zodat ze er nog kunnen lopen? Daarnaast vindt men de omschrijving zo onduidelijk dat het lijkt alsof men werkelijk overal rond het schip relingen zal kunnen eisen. Ook wordt erop gewezen dat duwbakken niet aan de relingplicht hoeven te voldoen. Hoe kan het dat men wel veilig over een duwbak kan lopen maar zodra het een schip is een reling nodig heeft?

Specifiek werd wel genoemd dat de relingen voorzien moesten zijn van een soort toegang voor als de BOA's (Rijkswaterstaat en politie) aan boord willen komen. Zij zagen toch wel enig gevaar in het over die relingen moeten klimmen.

Hoe het voor de schipper is???

Overigens kunnen volgens de heer Mensink de bemanningsleden van de Franto niet varen want hij kan niet geloven dat wij een reling kwijt zouden zijn als we door bepaalde Franse tunnels varen. Hij wil

juist de relingplicht op kleine schepen doorvoeren omdat die zo'n smal gangboord hebben. Ik heb aangeboden om eens mee te varen maar de heer Mensink lijkt niet erg enthousiast.(ASV)

Uniforme technische voorschriften voor binnenschepen in Europa

Voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Men wil tot harmonisatie overgaan waarbij de eisen die aan schepen gesteld worden overal gelijk zijn. Waar nu de CCR eisen alleen voor de Rijn gelden en landen zelf bepalen voor de eigen vaarwegen waar de schepen aan moeten voldoen wil men een eenduidig eisenpakket voor Europa (heel Europa ?) in gaan voeren. Welke eisen dan overal gaan gelden is onduidelijk.

Gezien datgene wat we tot nu toe horen zal het vermoedelijk de zwaarste eis worden die dan voor alles gaat gelden (reactie ASV).

Conclusie vanuit de ASV: ook de vluchtweg van het communautair certificaat zal op den duur niet meer bestaan.

Gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) voor de voortstuwing van binnenschepen

Er ligt een verslag van 30 oktober van de CCR hierover Hier is in dit overleg niet op ingegaan.

Overgangsbepalingen in de binnenvaart Moratorium voor bepaalde overgangsbepalingen

Er wordt binnen het comité van de CCR een document besproken waarin gekeken wordt naar uitstel van een aantal bepalingen. Dat kan twee, drie of vijf jaar worden. Het was de Nederlandse delegatie opgevallen dat de Zwitsers een mattere houding hebben dan voorheen. Alleen de Duitse delegatie volhard nog in het niets willen veranderen. Of er na uitstel ook daadwerkelijk wat gaat veranderen in deze bepalingen zal de tijd moeten leren.

Verder kan/wil men niks meer doen op dit dossier. Er is te weinig druk op de delegaties van de andere landen vanuit de sector en vanuit de politiek. We zijn er wederom op gewezen dat de mogelijkheid van de hardheidsclausule er is en dat als we het niet eens zijn met hoe de uitvoering gaat in verschillende landen we altijd ergens anders kunnen keuren.

Gerard Kester meldt dat er een brief ligt van EBU/ESO met het verzoek alle overgangsbepalingen uit te stellen en de data gelijk te trekken met de EU Richtlijn, mede i.v.m. de aankomende harmonisatie, welke nog in een zeer jong stadium is.

De Belgische, Franse en Nederlandse delegaties hebben in maart 2014 voorstellen ingediend voor de overgangsbepalingen van het ROSR1 (zie document RV (14) 10 = RV/G (14)24 = JWG (14) 20) die in aanmerking komen voor een moratorium (tijdelijke opschorting van de afloopdatum). Voor alle voorgestelde bepalingen wordt gesteld dat "nader onderzoek nodig is om een overzicht te krijgen van de omvang van de problemen en voorstellen voor eventuele alternatieven te formuleren. Enkele onderzoeken bevinden zich al in een vergevorderd stadium, met andere moet nog worden begonnen. De tijdelijke verschuiving van de inwerkingtreding van deze bepalingen geeft de delegaties de mogelijkheid deze onderzoeken grondig uit te voeren en goed uitgewerkte voorstellen te kunnen doen. Bovendien heeft ook de CCR nog tijd nodig om over de ingediende voorstellen te overleggen." De gemeenschappelijke werkgroep (JWG) heeft de voorstellen behandeld, waarbij wat betreft de bepalingen een verregaand akkoord is bereikt. Verder heeft de werkgroep duidelijk gemaakt dat er beslissingen zijn die door de bevoegde organen van de CCR en de EU dienen te worden genomen

Bereikte akkoord

Overgangsbepalingen van het ROSR waarover in de werkgroep akkoord kon worden bereikt voor een moratorium:

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 3.04, lid 7 – Ten hoogste toegelaten geluidsniveau in machinekamers

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 7.01, lid 2 – Niveau van de geluidsdruk voortgebracht door het schip

Art. 24.02, lid 23 m.b.t. art. 8.05, lid 6 – Inrichting en afmetingen van ontluchtungs- en verbindingsleidingen in de brandstoftank

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 8.10, lid 2 – Door een varend schip voortgebracht geluid op 25 m afstand

Art. 24.02, lid 23 m.b.t. art. 8.10, lid 3 – Geluidsgrens voor stilliggende schepen

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 9.01, lid 1 – Eisen aan elektrische installaties

Art. 24.03, lid 12 m.b.t. art. 12.02, lid 5 – Geluidshinder en trillingen in verblijven

Art. 24.02, lid 23 m.b.t. art. 11.12, lid 2, 4, 5 en 9 – Fabriekslabel, beveiliging, bescheiden aanboord voor kranen

Art. 24.02, lid 2 en art. 24.06, lid 54 – Gescheiden machinekamer van passagiersschepen m.b.t. art. 15.07, lid 2

De gemeenschappelijke werkgroep ging akkoord met een moratorium. Met betrekking tot art. 24.02, tweede lid, met betrekking tot art. 8.05, zesde lid, heeft de Duitse delegatie een studievoorbehoud aangetekend. Ze verwijst naar thans bestaande, zeer voordelige mogelijkheden ter naleving van deze bepaling die in Duitsland worden gebruikt.

Een mogelijk moratorium mag als gevolg van een ongelijke behandeling niet leiden tot concurrentievervalsing vindt Duitsland.

Duur en voorwaarden van een eventueel moratorium

De gemeenschappelijke werkgroep kon het niet eens worden over een termijn, bijvoorbeeld drie of vijf jaar. De groep is echter van mening dat een moratorium voor een bepaalde overgangsbepaling pas mag aflopen als er een technisch of operationeel alternatief is uitgewerkt en – indien nodig – op juridisch-technisch niveau is omgezet. Een moratorium dient ook af te lopen als dit na grondige toetsing niet (meer) noodzakelijk wordt geacht

De reactie van de ASV is hierop dat het slechts een druppel is op de gloeiende plaat die aan het totale probleem weinig oplost. De reactie van de Nederlandse delegatie CCR was hierop dat de schippers dan maar gebruik moeten maken van de hardheidsclausule. Op het antwoord van de ASV dat dat een onwerkbare clausule is kwam geen antwoord.

Overgangsbepalingen inzake de lichtdoorlaatbaarheid van ruiten in stuurhuizen

De Nederlandse delegatie is al jarenlang bezig met dit punt en heeft een alternatief voorstel gedaan voor een ontwerpbesluit ter wijziging van de overgangsbepalingen en een gestandaardiseerde toepassing van de hardheidsclausule. Kort gezegd komen deze voorstellen er op neer dat onder bepaalde omstandigheden licht gekleurde groene ruiten in de stuurhut zouden mogen, maar andere kleuren niet. (Bij groen zou men uitgaan van 60% lichtdoorlaatbaarheid, waar de CCR spreekt van 75%). Maar...zoals het eruit ziet gaan de andere landen hier niet in mee. Tijdens dit overleg zei de Nederlandse delegatie dat Duitsland het niet wilde maar gezien de verslagen (de vergadering van 30 oktober 2013 RV13) moet de ASV de conclusie trekken dat alle landen het voorstel van Nederland afwijzen omdat Nederland niet heeft gedaan wat afgesproken is. Afgesproken was met een voorstel te komen voor de ruiten van bestaande schepen, maar de Nederlandse delegatie (Korvink) heeft in het voorstel ook de nieuw te bouwen schepen betrokken. Omdat Nederland dus niet datgene heeft gedaan wat afgesproken was zal ook dit voorstel het (op deze wijze) niet halen.

Overigens gaf de Nederlandse delegatie van de CCR in de vergadering aan dat dit soort onderzoeken veel geld kosten en dat het onzeker is of er in de toekomst geld voor vrijgemaakt zal worden.

Kosten-batenanalyses voor nieuwe voorschriften

Dit betreft de procedure inzake de uitvoering van kosten-batenanalyses voor nieuwe veiligheidstechnische voorschriften die circa tien jaar geleden door het adviesbureau PLANCO is uitgewerkt en in een computerprogramma heeft geresulteerd.

Vooraf naar aanleiding van het gebrek van het aantonen van nut en noodzaak van de ROSR is dit door de Nederlandse delegatie op de agenda gezet. Zoals het is voorgesteld is de procedure enerzijds gedetailleerd en relevant, maar vereist deze anderzijds een zeer grote gegevensbasis. Verschillende landen willen op een verschillende wijze hiermee omgaan.

Duitsland zou het begroeten wanneer de CCR impactevaluaties zou uitvoeren, terwijl Zwitserland verklaart dat de in Zwitserland vereiste impactevaluaties veel minder gedetailleerd zijn dan de gepresenteerde procedure en Frankrijk vaststelt dat de gepresenteerde procedure zwaar is en onzekerheden inhoudt.

Nederland zoekt het compromis: De heer TEN BROEKE bepleit een gefaseerde benadering. In eerste instantie kan een methode met een relatief eenvoudige procedure worden gekozen. Voor het geval deze niet acceptabel zou zijn, kan een complexere methode met een intensievere procedure worden geselecteerd.

Naar aanleiding van dit punt ontstond een discussie over de invoering van het ROSR en de wijze waarop dat is gedaan. De heer Kester (BLN) bracht naar voren dat er bij de invoering van de ROSR helemaal geen impactanalyse plaatsgevonden heeft waarbij de heer Mensink zei dat over ieder punt uitgebreid gesproken zou zijn. De ASV refereerde wederom aan het Duitse rapport waaruit toen al bleek dat de schepen er niet aan zouden kunnen voldoen en het zou leiden tot een koude sanering en het daaraan voorafgaande rapport (2001) van de CCR waarin duidelijk staat dat deze regelgeving erop gericht is de levensduur van de schepen te bekorten. Dat is geheel in strijd met datgene wat de heer Mensink (Rijnvaartcommissaris) suggereert en sluit aan bij datgene wat de heer Kester (BLN) naar voren brengt.

Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 van het ROSR:AIS

Het Comité Politiereglement heeft besloten door een definitieve wijziging van het RPR een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS in de Rijnvaart in te voeren.

Ron zal van dit onderwerp verslag doen

Wijziging van artikel 2.18, zesde lid, van het ROSR met het oog op een verspreiding van gegevens aan de Europese scheepsdatabank

Het secretariaat van de CCR heeft bij de uitwerking van het voorstel aangenomen dat de delegaties in principe hun steun verlenen aan de nieuwe scheepsrompdatabank die onder de verantwoordelijkheid van de Europese Commissie beheerd wordt en de verspreiding van gegevens uit de Rijncertificaten in dit kader goedkeuren.

Er staan nog vragen open (Duitsland), bijvoorbeeld met betrekking tot de gegevensbescherming (waar Zwitserland geen probleem mee heeft), de bevoegdheden die bij de CCR blijven, de omschrijving van de databank en de rol van de Europese Commissie.

Nederland: De heer TEN BROEKE vindt de invoering van een eenvoudige en uniforme procedure voor de controle van de toegekende unieke Europese scheepsidentificatienummers noodzakelijk en vindt dat elke wildgroei bij de toekenning van de scheepsidentificatienummers moet worden vermeden.

Dienstinstructie inzake adequate hulpmiddelen voor het inzicht in dode hoeken

Ook deze discussie loopt alweer enkele jaren waarbij ik wil verwijzen naar de verslagen hierover RV 14

Duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart "Greening van de binnenvaart"

De Europese Commissie heeft verschillende opties voorgelegd voor de herziening van Richtlijn97/68/EG2

Men trekt de volgende conclusies:

* De greening in de binnenvaart wordt niet bevorderd door de emissiereducties die momenteel door de Europese Commissie, directoraat-generaal Ondernemingen, worden voorgesteld.

* De motoren voor binnenschepen worden in kleine series geproduceerd, waardoor de uitlaatgasnabehandelingsinstallaties voor deze motoren altijd met hoge investeringskosten gepaard gaan.

* LNG heeft een aanzienlijk potentieel voor de reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen; de financiering van nieuwbouwschepen en vooral de ombouw van bestaande schepen voor het gebruik van LNG als brandstof ligt echter moeilijk.

* De grote binnenschepen beschikken in de regel over nieuwe en dus minder vervuilende motoren dan de kleinere en oudere schepen. Een aanscherping van de emissievoorschriften alleen voor grote schepen zou om deze reden concurrentievervalsend kunnen werken.

* De uitrusting achteraf van de bestaande vloot met uitlaatgasnabehandelingsinstallaties is onhaalbaar in economisch opzicht.

* De realisatie van een efficiënte greening van de binnenvaart vereist aanzienlijke subsidies of zware economische ingrepen in de binnenvaartsector.

* De ervaringsgegevens met de toepassing van het CDNI inzake het brandstofverbruik van de binnenschepen zijn adequaat voor de uitvoering van een plausibiliteitscontrole. De door IFEU3 bepaalde waarden zijn echter nauwkeuriger wegens de gebruikte methodiek en data.

De heer TEN BROEKE benadrukt dat mogelijkheden bestaan om de uitstoot van schadelijke stoffen van binnenschepen te verlagen. De ondernemers zouden zich moeten inzetten om deze mogelijkheden te gebruiken.

In dit kader werd gesproken over het feit dat het ernaar uitziet dat ook bestaande motoren aan eisen als klasse 6 zullen moeten gaan voldoen. In dit geval lijkt de eis uit Europa te komen (DG MOVE). De Nederlandse delegatie van de CCR wil voorstellen wat emissie-uitstoot en dergelijke betreft te kijken naar het hele schip (Aggregaten etc ook meenemen) om zo aan te tonen dat er meer reductie van emissie te behalen valt dan alleen vanuit de hoofdmotor.

De ASV heeft hier aangegeven dat we rapporten ter discussie stellen waarin wij ons niet in de uitkomsten van verbruik van bepaalde type schepen herkennen. Deze rapporten worden wel voor "waar" aangenomen. Er werd in dit kader gesproken over het rapport van Panteia,

Wat betreft greening en duurzaamheid heeft bij dit onderwerp de ASV zich wederom afgevraagd waarom men over duurzaamheid spreekt maar een essentieel deel van de duurzame vloot vernietigt en de rest van de vloot het bestaan heel moeilijk maakt.

De heer Mensink gaf aan dat dit welbewust is gedaan, wetende dat bepaalde schepen er niet aan konden voldoen en als we het willen veranderen moeten we bij de politiek zijn, niet bij de Nederlandse delegatie van de CCR !!!!

3. Motie Graus

De ASV heeft de motie op de agenda gezet omdat wij ons afvragen hoe het Ministerie IenM en de CCR delegatie hier op reageert. De motie luidde:

GEWIJZIGDE MOTIE VAN HET LID GRAUS

Ter vervanging van die gedrukt onder nr. 8

Voorgesteld 17 december 2013

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) aan te dringen om de (nieuw)bouweisen die men voornemens is in te voeren voor de binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter, en gaat over tot de orde van de dag.

Graus

De reactie van het ministerie was dat de motie onduidelijk is:

* men is niet voornemens de (nieuw)bouweisen in te voeren, men heeft dat in feite al ingevoerd

* Het lijkt of dit ook zou gelden voor nieuw te bouwen schepen terwijl dat toch niet de bedoeling kan zijn

De aanwezigen van de vergadering konden zich in die kritiek wel vinden maar we merkten op dat de motie aangenomen is en dus uitgevoerd moet worden. Er is een brief over uit maar de inhoud kan men ons nog niet verklappen.

4. Regelgeving spudpalen

Men wil op plekken waar ankeren verboden is het gebruik van spudpalen wel toestaan. Er moeten borden ontwikkeld worden waarbij duidelijk wordt waar je mag ankeren, spudpalen mag gebruiken of beiden.

5. Versoepeling aanvraag alleenvaar-regelgeving (zie bijlage)

Dit agendapunt is ingebracht door de ASV middels een concept brief gericht aan het ministerie. Daarbij vraagt de ASV Concreet om de mogelijkheden te bezien, om ook de Westerschelde, geheel of gedeeltelijk, eventueel onder bepaalde voorwaarden, onder de alleenvaarregeling te laten vallen. De argumenten daarbij zijn dat met alle hedendaags gangbare scheepselektronica, zoals marifoon, ATIS,

AIS, radar, automatische stuursystemen, verkeersbegeleiding en dergelijke het op de Westerschelde met zijn brede en diepe vaargeul niet gevaarlijker varen is, dan op de rest van de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer, de Waddenzee of de grote kanalen of rivieren met de aldaar drukke scheepvaart. Het feit, dat alleenvaart op de Westerschelde niet is toegestaan is een grote belemmering voor de onderhavige schippers.

De vraag werd ter plekke ondersteund door de heer Kester (BLN) die destijds bij het tot stand komen van de regeling betrokken was en bevestigde wat de ASV ook inbracht: er is nergens gebleken dat het alleen varen een extra risico met zich heeft meegebracht en tot ongevallen geleid zou hebben. Ook zag hij het verschil niet tussen varen op bijvoorbeeld de Oosterschelde en de Westerschelde wat risico's betreft.

De heer Mensink (IenM) deelde mee dat hij persoonlijk helemaal tegen alleen varen is.

De reactie was dat deze mening niet gestoeld is op argumenten.

Er werd gesuggereerd dat de Belgen ook betrokken dienen te worden in zo'n besluit over de Westerschelde. De ASV daarentegen heeft van een jurist, gespecialiseerd in de binnenvaart, begrepen dat Nederland zelfstandig kan en mag bepalen wat in dit geval de regelgeving is op haar eigen vaarwater.

6. Wvttk en Rondvraag en sluiting

De ASV heeft haar ongenoegen geuit over het feit dat we een klacht over de werking van het CDNI verdrag hebben gedeponereerd bij de CCR, 4 weken voor deze vergadering waar de CCR nog steeds geen ontvangstbevestiging op heeft gestuurd, de telefoon niet opneemt en geen mails beantwoord. Volgens de heer Mensink heeft men de klacht besproken en onmiddellijk als niet ontvankelijk beoordeeld. De ASV zou daar graag een officieel antwoord over ontvangen.

Verslag werkbezoek Berlijn, Betty de Boer

Achtergrond

Naar aanleiding van een brief over de overgangsbepalingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op initiatief van het lid De Boer (VVD) in november 2013 gesprekken gevoerd over de CCR- en EU-regelgeving op het terrein van de binnenvaart met respectievelijk de ASV en de Secretaris-Generaal van de CCR. Ook heeft de commissie zich op 28 november 2013 laten voorlichten door ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in een technische briefing. Vervolgens heeft de commissie met de minister hierover van gedachten gewisseld in het algemeen overleg Scheepvaart van 3 december 2013 (Kamerstuk 31409, nr. 58).

De commissie heeft vervolgens de parlementen in de andere CCR-lidstaten (te weten België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) per brief benaderd. In deze brief heeft de commissie haar zorgen geuit over de knelpunten die in de Nederlandse binnenvaartsector verwacht worden wanneer de overgangstermijn voor een pakket voorschriften waar binnenvaartschepen aan moeten voldoen op 1 januari 2015, afloopt. Tevens heeft de commissie de genoemde parlementen gevraagd of er interesse zou zijn in bijeenkomst over het onderwerp in het voorjaar van 2014, nog vóór de plenaire vergadering van de CCR in juni 2014.

In de procedurevergadering van 12 februari heeft de commissie het lid De Boer (VVD) benoemt tot rapporteur Binnenvaart. In de procedurevergadering van 19 februari heeft de commissie besloten de rapporteur namens de commissie af te vaardigen naar Berlijn en is de commissie akkoord gegaan met de voorgestelde inzet voor het werkbezoek. Op 20 en 21 maart bracht de rapporteur Binnenvaart, het lid De Boer (VVD) een bezoek aan Berlijn.

BIJLAGE

Verslag van een werkbezoek

Vastgesteld XX april 2014

Op donderdag 20 en vrijdag 21 maart bracht de rapporteur Binnenvaart van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, het lid **De Boer** (VVD), een bezoek aan Berlijn. Het bezoek stond in het teken van de rol/positie van de binnenvaart in de logistieke keten, de kansen voor zowel de Nederlandse als de Duitse binnenvaartsector en in het bijzonder de voorgenomen aanscherping van bestaande regelgeving voor binnenvaartschepen op de Rijn door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Het doel van het werkbezoek was het inwinnen van informatie over de voorgenoemde punten, in het bijzonder inzake de Duitse positie ten aanzien van deze punten, alsmede het overbrengen van de in de commissie levende zorgen inzake de knelpunten die de Nederlandse binnenvaartsector ervaart.

Het programma van het werkbezoek bestond uit deelname aan een zogenaamde parlementaire avond op donderdag 20 maart inzake binnenvaart, georganiseerd door het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt en het Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen. De Nederlandse ambassadeur, mevrouw **Van Daalen**, was gastvrouw van deze parlementaire avond. Voorafgaand aan deze avond voerde de rapporteur een gesprek met mevrouw **Luijten**, hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast voerde de rapporteur op vrijdagochtend 21 maart een gesprek met leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart (onderdeel van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur) van de Duitse Bondsdag.

In het bijgaande verslag wordt een impressie gegeven van de parlementaire avond inzake binnenvaart. Daarnaast worden de hoofdlijnen van de gevoerde gesprekken weergegeven. Hierbij ligt de nadruk op de inbreng van de gesprekspartners en de antwoorden die zij hebben gegeven op de vragen van de rapporteur.

De rapporteur dankt alle gesprekspartners die aan het welslagen van het werkbezoek hebben bijgedragen en in het bijzonder de heer **Wieriks**, hoofd Afdeling Infrastructuur en Milieu van de ambassade van het

Koninkrijk der Nederlanden in Berlijn, voor zijn inhoudelijke bijdrage aan het programma en aan de verdere organisatie ter plaatse.

De inhoudelijke voorbereiding van het werkbezoek werd verzorgd door de heer **Sneep**, griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de heer **Van Dijk**, adjunct-griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. De rapporteur werd begeleid door de heer **Van Dijk**.

De rapporteur,
De Boer

De griffier,
Van Dijk

- **Context**

Naar aanleiding van een brief over de overgangsbepalingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op initiatief van het lid De Boer (VVD) in november 2013 gesprekken gevoerd over de CCR- en EU-regelgeving op het terrein van de binnenvaart met respectievelijk de ASV en de Secretaris-Generaal van de CCR. Ook heeft de commissie zich op 28 november 2013 laten voorlichten door ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Milieu in een technische briefing. Vervolgens heeft de commissie met de minister hierover van gedachten gewisseld in het algemeen overleg Scheepvaart van 3 december 2013 (Kamerstuk 31409, nr. 58).

De commissie heeft vervolgens besloten om – parallel aan de stappen die de minister in het genoemde algemeen overleg aangaf te zullen zetten – de parlementen in de andere CCR-lidstaten (te weten België, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland) per brief te benaderen. In deze brief heeft de commissie haar zorgen geuit over de knelpunten die in de Nederlandse binnenvaartsector verwacht worden wanneer de overgangstermijn voor een pakket voorschriften waar binnenvaartschepen aan moeten voldoen op 1 januari 2015, afloopt. Tevens heeft de commissie de genoemde parlementen gevraagd of er interesse zou zijn in bijeenkomst over het onderwerp in het voorjaar van 2014, nog vóór de plenaire vergadering van de CCR in juni 2014.

Begin 2014 ontving de commissie van de Afdeling Infrastructuur en Milieu van de ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Berlijn het bericht dat er op 20 en 21 maart aldaar een parlementaire avond inzake binnenvaart zou worden georganiseerd. De commissie heeft vervolgens besloten het lid De Boer (VVD) te benoemen tot rapporteur Binnenvaart en heeft haar vervolgens verzocht een werkbezoek te brengen aan Berlijn.

- **Impressie parlementaire avond binnenvaart**

Op de ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Berlijn werd op donderdag 20 maart een parlementaire avond inzake binnenvaart gehouden. Deze parlementaire avond werd georganiseerd door het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) en het Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). De Nederlandse ambassadeur, mevrouw **Van Daalen**, was gastvrouw van de avond.

Parlementaire avonden worden in Duitsland onder andere georganiseerd ter gelegenheid van het aantreden van een nieuwe Bondsregering. Verschillende belangengroepen en –organisaties pogen op deze manier (nieuwe) Bondsdagleden kennis te laten maken met de sector die zij vertegenwoordigen, alsmede met de uitdagingen waarvoor de sector zich gesteld ziet in de (nabije) toekomst. Vaak wordt ook de (nieuwe) verantwoordelijk bewindspersoon voor een dergelijke avond uitgenodigd. Men kiest altijd een bijzondere locatie voor het houden van een parlementaire avond. Ditmaal kozen het BDB en het BÖB voor de Nederlandse ambassade, vanwege de locatie een de Spree en de oude Binnenhaven in Berlijn. De avond werd bijgewoond door circa 200 gasten, onder wie de minister van Verkeer en Digitale Infrastructuur de heer **Dobrindt**, een viertal staatssecretarissen en meer dan veertig leden van de Duitse Bondsdag.

Toespraken

De avond werd geopend door de Nederlandse ambassadeur in Berlijn, mevrouw **Van Daalen**. In haar openingstoespraak onderstreepte de ambassadeur het belang van de binnenvaartsector voor zowel Nederland als Duitsland, daarbij verwijzend naar het gedeelde belang van een soepele goederendoorstroming van de Rotterdamse haven naar het Europese binnenland. De binnenvaartsector speelt hierin een grote rol en zal in de toekomst een zelfs steeds grotere rol hierin spelen. Goede samenwerking is dan ook het devies.

Vervolgens werd door de president van het BDB, de heer **Hötte**, en presidiumlid van het BÖB, de heer **Hörner**, in hun toespraken het volgende benadrukt. De Duitse binnenvaartsector heeft veel potentie maar is tegelijkertijd kwetsbaar. De verkeersstromen in Europa ontwikkelen zich in hoog tempo en de binnenvaartsector kan daarbij niet achterblijven. Verbetering van de waterinfrastructuur is daarom noodzakelijk: hindernissen en bottlenecks moet voorkomen worden. Milieuvriendelijkheid staat binnen de sector hoog op de agenda maar zaken als schone motoren moeten wel betaalbaar blijven voor kleine familiebedrijven. De passage in het nieuwe Duitse regeerakkoord (CDU/CSU – SPD) inzake binnenvaart, met daarin een extra bijdrage van 350 miljoen euro voor de periode 2014-2017, werd door het BDB en BÖB verwelkomd. Investerings in waterinfrastructuur zijn de laatste jaren helaas uit gebleven bij gebrek aan voldoende waterbouwkundige ingenieurs om vaarwegenprojecten in de steigers te zetten.

De nieuwe Bondsminister voor Verkeer en Digitale Infrastructuur, de heer **Dobrindt**, begon zijn toespraak met op te merken dat de goede samenwerking tussen Duitsland en Nederland op het gebied van de binnenvaart voortgezet moet worden. Hij prees daarnaast de inspanningen van de Duitse sector om de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Bondsdag (onderdeel van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur) zo goed mogelijk te ondersteunen. Volgens de minister verdient de binnenvaart een vaste plek in zowel de Bondsdag als zijn ministerie. De binnenvaart moet immers beter benut worden, gelet op de aantrekkelijke kenmerken van deze vorm van vervoer, onder meer op het gebied van milieu. Er is daarom meer geld nodig om te investeren. De minister wil zich gaan inzetten voor een eerlijke verdeling van fondsen tussen de verschillende transportstromen. Voor het opbrengen van financiële middelen wordt daarvoor ook naar buurlanden zoals Nederland gekeken.

De minister zegde toe dat hij zich in Europees verband zal inzetten voor de belangen van de Duitse binnenvaartsector, zeker als het gaat over zaken aangaande het milieu, zoals de beschikbaarheid en betaalbaarheid van schone motoren. De minister stelt van de extra 5 miljard euro beschikbaar voor infrastructuur in totaal 350 miljoen euro beschikbaar voor vaarwegen voor de periode 2014-2017 binnen het nieuwe Bondsverkeersplan. Er zal geld beschikbaar komen voor zogenaamde competentiecentra voor het opleiden van waterbouwkundige ingenieurs, zodat het geld dat beschikbaar is voor de Duitse binnenvaart ook daadwerkelijk wordt geïnvesteerd.

Paneldiscussie en netwerkactiviteit

De toespraken werden gevolgd door een paneldiscussie onder leiding van de heer **Lauenroth**, redacteur van de Deutsche Verkehrszeitung. Na deze paneldiscussie volgde het informele gedeelte van de parlementaire avond. De rapporteur heeft tijdens dit informele gedeelte onder anderen gesproken met:

- Mevrouw **Van Daalen**; ambassadeur van het Koninkrijk der Nederland in Berlijn;
- De heer **Herzog** (SPD), voorzitter van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- De heer **Sendker** (CDU/CSU), plaatsvervangend voorzitter van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- De heer **Behrens** (DIE LINKE), lid van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- Mevrouw **Malecha-Nissen** (SPD), lid van de parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag;
- De heer **Klingen**, directeur-generaal Waterstraten en Binnenvaart, Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur;

- De heer **Schwanen**, secretaris van het BDB;
- De heer **Lauenroth**, redacteur van de Deutsche VerkehrsZeitung en moderator van de paneldiscussie;
- De heer **Roeser**, correspondent van de Deutsche VerkehrsZeitung;
- De heer **Van Dijk**, voorzitter internationale afdeling van Koninklijke Schuttevaer;
- Vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Rotterdam.

De rapporteur heeft in deze gesprekken de zorgen die in de commissie leven, met name inzake de voorgenomen aanscherping van de CCR-regelgeving, kunnen overbrengen aan haar gesprekspartners. Vrijwel alle gesprekspartners waren op de hoogte van de inhoud van de brief die namens de commissie op 5 februari 2014 naar onder andere de Duitse Bondsdag is gestuurd. Er mag daarom geconcludeerd worden dat, ook buiten de Bondsdag, de brief een duidelijke signaalfunctie heeft vervuld.

• Gesprekken

Ministerie voor Infrastructuur en Milieu

Voor aanvang van de parlementaire avond sprak de rapporteur met mevrouw **Luijten**, hoofd van de afdeling Binnenvaart en Vaarwegen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en tevens Nederlands afgevaardigde binnen een van de CCR-comités. In dit gesprek kwam de laatste stand van zaken van het CCR-dossier “overgangsbepalingen” aan de orde, evenals een appreciatie van de positie van Duitsland binnen de discussie die er is ontstaan over de voorgenomen aanscherping van de CCR-regelgeving.

Nederland heeft in 2011 een onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen. Ook is in CCR-verband bedongen dat er voor alle nieuwe regelgeving eerst per maatregel een impact assessment moet worden uitgevoerd, waarbij ook gekeken wordt naar alternatieven. Sindsdien is een aantal aspecten van de nieuwe regelgeving middels een impact assessment onderzocht. Nederland heeft daarop een aantal maatregelen aangemerkt waarbij de overgangstermijn voor het invoeren ervan verlengd zou moeten worden. Deze tijdswinst kan vervolgens benut worden door te zoeken naar alternatieven. In de CCR is afgesproken dat er in juni 2014 een besluit valt over mogelijk uitstel van de ingangsdatum van deze maatregelen. Er moet immers zo snel mogelijk duidelijkheid komen voor de binnenvaartsector. Overigens wordt er door Nederlandse schippers tot nu toe nauwelijks gebruikt gemaakt van de bestaande hardheidsclausule.

De focus van Duitsland ligt primair op technische regelgeving om de veiligheid op het water te bevorderen. Economische aspecten lijken minder zwaar te wegen. Vanwege deze focus gaat Duitsland op deelonderwerpen niet mee in de Nederlandse lijn. Dit is deels inherent aan de getrapte besluitvormingsstructuur binnen de CCR, waarbij er een aanzienlijke afstand bestaat tussen het niveau van de Rijnvaartcommissarissen en de comités en werkgroepen waarin de regelgeving daadwerkelijk wordt opgesteld. De indruk bestaat dat ook binnen het Duitse Verkeersministerie politieke signalen soms niet tot de tekentafel doordringen. In de nabije toekomst gaat er bekeken worden waar er ruimte zit om nader bij elkaar te komen. Het besluit wordt namelijk in CCR-verband bij unanimitie genomen. Het onderwerp lijkt niet hoog op de agenda te staan van de Duitse binnenvaartsector.

Parlementaire groep inzake binnenvaart van de Duitse Bondsdag

De rapporteur sprak op vrijdagochtend met leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart (onderdeel van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur) van de Duitse Bondsdag, te weten plaatsvervangend voorzitter de heer **Sendker** (CDU/CSU), de heer **Behrens** (DIE LINKE) en mevrouw **Malecha-Nissen** (SPD). De heer **Wieriks** was bij dit gesprek aanwezig, evenals enkele functionarissen van de vaste commissie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur.

Bij wijze van inleiding zette de rapporteur uiteen waar volgens de commissie zich de pijnpunten bevinden binnen de voorgenomen aanscherping van bestaande regelgeving voor binnenvaartschepen op de Rijn. Ook riep ze op tot het stimuleren van de binnenvaart en het afgeven van een politiek signaal richting de CCR dat er geen sprake kan zijn van overregulering.

De heer **Sendker** gaf aan dat de door de rapporteur geschetste problematiek in Duitsland bekend is en dat de parlementaire groep kennis heeft genomen van de Nederlandse zorgen. Hij zal dit ook meenemen in de gesprekken tussen de parlementaire groep en minister **Dobrindt** over binnenvaart. Hij kon echter geen toezeggingen doen over de uitkomst van deze gesprekken. Daarbij merkte hij op dat geld niet in overvloed beschikbaar is en dat er te weinig waterbouwkundige ingenieurs beschikbaar zijn om vaarwegenprojecten in de steigers te zetten. Hierdoor wordt het geld dat beschikbaar is vaak niet opgebruikt. De potentie van de binnenvaartsector staat echter buiten kijf. Daarbij is Nederland een sterke partner. De heer **Sendker** sprak zijn bewondering uit over de beslissing van de Rotterdamse haven om het aandeel goederen dat in de (nabije) toekomst vervoerd zal worden via de binnenvaart, te verhogen (de zogenaamde modal shift). Ook bevestigde hij dat de Rotterdamse haven voor Duitsland van wezenlijk belang is.

In relatie tot de verwachte toename van het goederenverkeer in de nabije toekomst gaf de heer **Sendker** aan dat Duitsland in volle vaart bezig is met de aanleg van het derde spoor van de Betuwelijn aan de Duitse zijde. Veel aandacht voor de IJzeren Rijn is er aan Duitse zijde niet. Ook de rol van de binnenvaart zal groter worden door de toename van het goederenverkeer. De heer **Behrens** vulde daarop aan dat het een open vraag is hoe er met de verwachte toename moet worden omgesprongen. Moet de politiek het aan de betrokken (private) partijen laten of moet de politiek proactief en vooraf reguleren om een duidelijke richting aan te geven? Wat de heer **Behrens** betreft kan de politiek prima bepalen dat er een bepaald percentage van het goederenvervoer op een bepaald moment via de binnenvaart moet plaatsvinden. Desgevraagd informeerde de heer **Sendker** de rapporteur over de laatste stand van zaken wat betreft eventuele nieuwe en/of aanvullende (tol)heffingen voor het trein-, weg- en watervervoer in Duitsland. Dit is op politiek niveau nog niet definitief vastgesteld. Het betreft een onderdeel van het nieuwe Bondsverkeersplan.

De heer **Behrens** sprak tevens over meer samenwerkingsverbanden tussen havens in Nederland en Duitsland. Het zou niet zo moeten zijn dat er om iedere ton vracht tussen deze havens gevochten wordt en dat kleinere havens de concurrentie met Rotterdam überhaupt niet aandurven. Havens zoals de Willemshaven zijn prima overslaghavens die de vracht van bepaalde typen schepen kan laden en lossen. De rapporteur heeft gewezen op de noodzaak voor Duitsland en Nederland om samen te werken. In die context zijn alle havens van belang. Zo is de Rotterdamse haven van wezenlijk belang voor de economie van Noordrijn-Westfalen.

Mevrouw **Malecha-Nissen** gaf aan dat het de bedoeling is om meer verkeer van de weg af te halen en de binnenvaart een grotere rol te geven. Op die manier kan Duitsland geld besparen en tegelijkertijd het milieu ontzien en klimaatverandering tegengaan. Ze benadrukte dat Duitsland en Nederland elkaar op transportgebied niet als concurrenten maar als bondgenoten moeten zien. Ten aanzien van de CCR-regelgeving bevestigde mevrouw **Malecha-Nissen** dat de regels het doel niet voorbij moeten streven, zeker niet wanneer nut en noodzaak ervan niet helder is. Ook benadrukte zij dat er door Nederland en Duitsland gedacht zou moeten worden in termen van bondgenootschap in plaats van concurrentie. De rapporteur heeft deze stellingname beaamd.

Er is tevens gesproken over het voorstel om een bijeenkomst te organiseren in het voorjaar van 2014, nog vóór de plenaire vergadering van de CCR in juni 2014, zoals geformuleerd in de brief inzake CCR-regelgeving die namens de commissie naar onder meer de Bondsdag is gestuurd. Onder de aanwezige leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart was er interesse in een dergelijke bijeenkomst. De rapporteur heeft aangegeven dat de mogelijkheden hiertoe zullen worden onderzocht en dat zij de leden van de parlementaire groep inzake binnenvaart hierover zal informeren.

Verlag ledenvergadering van 29 maart 2014

Om 10.05 opent technisch voorzitter, Bouke Veltman, de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Rede

Voorzitter Sunniva Fluitsma leest de rede voor.



Goedkeuring notulen

De notulen van de vorige vergadering worden goedgekeurd.

In het verslag stond een vraag over de contributie, door de tekst leek het erop alsof we ervan uitgingen dat er helemaal geen schepen groter dan 3.000 ton lid zouden kunnen worden van de ASV. Daarom moest de tekst aangepast worden. De denktank wil zich beraden over de vraag of er misschien iets moet gebeuren om het voor grotere schepen aantrekkelijk te maken om lid te worden.

Roel Boerman, als penningmeester, antwoordt: "We hebben een maximum te

betalen contributie van 3000 ton, dit nodigt misschien niet uit voor grotere schepen om lid te worden van de ASV". Dit is nu geschrapt en verder is er niets veranderd.

Peter Verboom denkt dat er misschien iets aan het basisbedrag moet worden veranderd, zodat kleinere schepen beter uitkomen. In de zaal heeft niemand met een kleiner schip hier problemen mee maar het bestuur en de denktank zal er nog eens naar kijken.

Financieel verslag

Penningmeester Roel Boermann legt de uitkomsten uit van de verschillende posten in de boekhouding van het afgelopen jaar en de begroting voor het volgend jaar. Door een toename van het aantal leden hebben we een behoorlijk positief saldo ondanks dat er veel kosten zijn gemaakt door het vele werk wat er het afgelopen jaar is verzet. Ook voor het volgend jaar wordt een positief saldo verwacht.

Ger Veuger heeft samen met Piet Bennik de kas gecontroleerd. Er waren een paar puntjes waar op gelet moet worden. Er is geen twijfel of het geld er is maar het boekhoudprogramma zou verbeterd moeten worden voor een beter controle. De boekhouding van het afgelopen jaar wordt goedgekeurd.

Jaarverslag

Na een aantal jaren afwezigheid is er nu weer een jaarverslag gemaakt.

Ron Breedveld leest het jaarverslag voor.

Er zijn 3 dingen die er uitspringen het afgelopen jaar, Crisis, CCR eisen en huisvuil.

De crisis speelde vooral in april toen de Belgische collega's gingen staken na een protestactie in Brussel. De ASV heeft zoveel als kon dit ondersteund.

Het afgelopen jaar heeft de ASV ook weer veel tijd gestoken in de CCR eisen. We zijn naar bijna alle politieke partijen in Den Haag geweest en onze voorzitter heeft op 28 november, tijdens een hoorzitting, mogen uitleggen aan de leden van de vaste Kamercommissie wat de problemen zijn. Dit heeft geleid tot een kamerbrede motie die zegt dat er gepleit moet worden om deze eisen niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter. Ook zijn wij een petitie gestart wat resulteerde in een kleine 1000 handtekeningen die uitgereikt zijn in Straatsburg aan de CCR en aan de heer Theologitis van de Europese commissie DG MOVE. ?

De laatste maanden van het jaar stonden voornamelijk in het teken van huisvuil mede door de oprichting van de facebookpagina van Vrouwen In de Binnenvaart. Hieruit ontstond de aftakking "Voor gratis huisvuilcontainers in de binnenvaart" die in korte tijd 1400 volgers telden die tegen het betalen van ons huisvuil zijn. De ASV had daarvoor al een petitie gehouden tegen het betalen voor huisvuil waar 1068 mensen het mee eens waren. Er zijn 2 brieven samen met de andere bonden naar de minister gestuurd maar de minister heeft toch besloten om per 1 november 2013 een abonnement in te voeren van ongeveer 450 euro per jaar.

Werking bestuur en denktank

Sunniva. Fluitsma wil de denktank bedanken, het begint steeds beter te werken en de taken worden als vanzelf verdeeld. Er wordt natuurlijk heel veel per mail gedaan maar we hebben

besloten om minimaal 4 keer per jaar als denktank te vergaderen omdat je niet alles per mail goed kunt bespreken met elkaar. Twee leden van de denktank worden door de voorzitter extra bedankt, Liesbeth de Jonge voor al haar werk aan de website en nieuwsbrief en ook voor de stand die er weer komt in Gorkum. Verder Jos Evens die alles leest ook de moeilijke en saaie stukken die een ander links laat liggen en alles uitzoekt op het internet.

Rol ASV (Nautisch Technisch)

De ASV doet steeds meer dingen die met nautisch technische zaken te maken hebben simpel om dat andere bonden dit laat liggen. Bv. Noord Holland waar de ASV al veel dingen op de kleinere vaarwegen heeft gedaan. Nu krijgen we van Noord Holland allerlei stukken binnen en worden we gevraagd voor overleggen. Dat wordt teveel dus is het misschien verstandig om 1 iemand op een bepaalde regio te zetten. Peter Verboom zegt dat hij contacten heeft in de regio zuidwest Nederland en wil dit daar wel op zich nemen, hij doet dat ook al voor de zeilvloot aldaar. Schuttevaer laat daarin veel liggen ze hebben ons gevraagd of ze nog mandaat hebben van de ASV om namens ons te kunnen spreken over nautisch technische zaken. Ze hebben eigenlijk altijd dat mandaat gehad maar nu willen we meer overleg. Ger Veuger zegt dat het al een hele tijd niet goed gaat met Schuttevaer omdat men teveel bezig is met het transitie proces. Er zijn veel vrijwilligers bij Schuttevaer met een hoofdbestuur en nu communiceert het hoofdbestuur niet goed meer met de vrijwilligers. Wij kunnen als ASV die taak niet overnemen. Maar meer dan 100 jaar mandaat over nautisch technische zaken raakt men kwijt. Eerst verliest men het mandaat van de ASV en in de toekomst gaan ze meer mandaten verliezen. Willem Stam geeft als voorbeeld de Donge waar met Schuttevaer is samengewerkt om palen voor de binnenvaart te behouden. David Twigt merkt op dat toen de ASV er een keer niet bij was ze gelijk alles weer weg gaven. Sunniva Fluitsma zegt dat het natuurlijk het mooiste zou zijn als Schuttevaer wee gewoon goed gaat werken zodat wij daar niet mee bezig hoeven zijn.

Crisis

Marc de Decker is binnen gekomen, hij is jurist en heeft de Belgische bonden meegeholpen met het opstellen van het protocol met de regering over het verbod om onder de kostprijs te varen. Hij vertelt dat crisis en dumprijzen de belangrijkste punten waren maar ook de CCR eisen zijn meegenomen. Er is een Koninklijk Besluit dat er niet onder de kostprijs gevaren mag worden. Het moet nu uitgewerkt worden tot een wet. In België komen er verkiezingen maar men gaat proberen om dit voor de verkiezingen te regelen. Er moet een commissie komen die gaat uitmaken wat de kostprijs moet zijn. Ook in de ESO wordt hier over gesproken om dit ook op Europees niveau geregeld te krijgen. De verladerlobby is druk bezig dit tegen te houden. Dat betekent dat men toch bang is dat dit doorgaat anders hoef je er ook niet tegen te lobbyen. Als de Europese organisaties ESO en EBU dit willen gaat men daar aan werken. En dat is nu net het probleem want de EBU is er niet voor. DG MOVE zegt dat men samen met de sector gaat werken aan een marktobservatiesysteem. Je kunt in de toekomst je collega maar ook de verlader aanspreken wanneer er onder de kostprijs wordt gewerkt. Je kunt natuurlijk beter de verlader aanklagen als er onder de kostprijs wordt gevaren, we moeten niet als collega's elkaar aanklagen. Je moet de prijzen ook geen tarief noemen maar kostprijsindicatie want anders kom je in de problemen met de ACM. Marina de Waardt: er zitten grote verschillen in kostprijs, ook bij dezelfde schepen, omdat de nieuwste schepen veel duurder zijn gebouwd dan de wat oudere. Marc de Decker antwoordt; als je een duurder schip hebt moet je toch in de indicatie je prijs vinden, je zult dan wat meer reizen moeten doen. Oudere schepen zijn per definitie niet goedkoper, je moet ook meerekenen dat je dan veel meer moet vernieuwen en moderniseren. Maar dat wordt vaak niet gedaan. Jos Evens zegt dat de kostprijs per schip niet zo moeilijk is te bepalen, als je de boekhouding er bij pakt is dat niet zo'n probleem. Marc de Decker, je zult altijd kleine verschillen houden je moet het meer algemeen zien. De wet geldt voor alles wat er geladen of gelost word in België. Fokke Wijkstra vindt indicatie een heilloze weg, geeft de commissie opdracht te onderzoeken waarom de binnenvaart ondernemer totaal geen marktmacht meer heeft en daarom geen goed rendement meer kunnen behalen. David Twigt: wat is kostprijs is de vraag. Men denkt dat dat voor iedereen verschillend is maar dat is niet zo, de kostprijs is voor iedereen gelijk dat was in het verleden ook als je meer hypotheek hebt zal je harder moeten varen. Ger Veuger vraagt, kunnen wij het oude tarief van 1996 door de overheid opgesteld publiceren? Marc de Decker, je kunt niet zeggen dit is het tarief waarvoor gevaren moet worden maar je kunt wel zeggen dit zou het ongeveer moeten zijn. Sunniva Fluitsma zegt dat het bestuur daar over moet beslissen, als het fout gaat en er komt een boete dan kan de ASV dat niet betalen. Je kunt niet vragen aan de ACM of iets wel of niet mag maar geeft achteraf een boete als je iets doet wat niet mag. Marc de Decker zegt als de overheid zegt dit is het tarief dan is dat geen probleem, die kan niet aangepakt worden, een onderneming of particulier wel. Jannes Ooms zegt dat wanneer België de wet er door krijgt je een bewijs hebt dat de vrije markt niet werkt. Marc de Decker zegt dat de vrije markt geen verschuiving teweeg

heeft gebracht van vervoer van de weg naar het water. Dat zie je aan de dagelijkse files. In alle witboeken die ondertussen zijn gepubliceerd staat dat de positie van de binnenvaart moet worden verbeterd maar er wordt niets mee gedaan.

In juni is er weer een CCR vergadering, Zwitserland wil nu ook wel een beetje meewerken, het enige land dat nog niets wil doen aan de CCR eisen is Duitsland. Er wordt gesproken over 9 punten die 5 jaar uitstel zouden kunnen krijgen. In juni wordt daar over besloten. Sunniva Fluitsma zegt dat de conclusie is dat we niets zijn opgeschoten. Men verzint nog steeds nieuwe regels. In Nederland is er afgesproken dat eerst het nut en noodzaak van nieuwe regels moet worden aangetoond maar de nieuwe regels voor een reling in het gangboord wordt gewoon gesteund door Nederland.

Sunniva Fluitsma bedankt Marc de Decker voor zijn aanwezigheid en overhandigt een bloemetje.

Pauze

Voorzitter Sunniva Fluitsma bedankt iedereen voor zijn komst in het openbare middagedeelte van de vergadering en begint met het voorlezen van de rede.



CCR

Sunniva Fluitsma geeft de introductie en stelt Betty de Boer voor, tweede kamer lid voor de VVD en heeft o.a. binnenvaart in haar portefeuille. Betty de Boer heeft het initiatief genomen voor een hoorzitting over de CCR regels. Betty de Boer stelt zich voor, ze woont op een schip uit 1908 in Groningen en haar vader had vroeger een transportbedrijf met vrachtwagens. Ze is in Berlijn geweest om daar te praten met de Duitsers over de CCR regels. Duitsland wil nog niet mee om de CCR regels tegen te gaan. Binnenvaart is een duurzame sector en moet niet opgezadeld worden met zoveel regels. Ook de problemen

met het huisvuil heeft de aandacht, de Vibia is woensdag nog op bezoek geweest. David Twigt stelt dat ook de grote nieuwe schepen op termijn in de problemen komen omdat er nog steeds nieuwe regels bijkomen. Ger Veuger zegt, als Duitsland niet verandert krijgen zij steeds meer problemen om de kleinere partijen te vervoeren. Fokke Wijkstra vraagt hoe denkt u de CCR aan te kunnen pakken. Betty de Boer, door druk uit te oefenen van onderaf, zodat de CCR zelf anders gaat denken. Fokke Wijkstra zegt dat de huidige CCR regels 10 jaar vooruit moeten worden geschoven en dan kijken welke regels ook echt noodzakelijk zijn. Jan Kruisinga is blij met het verhaal en de steun van Betty de Boer. Waarom staat Nederland altijd alleen om de problemen aan te pakken bij de CCR. Ook jonge schepen kunnen niet voldoen aan de geluidseisen. In een vliegtuig werken stewardessen in 80 decibel terwijl men in de binnenvaart 70 decibel eist. Sunniva Fluitsma zegt dat heel veel schepen nog niet voldoen aan de eisen van 2010 deze worden helemaal vergeten, men heeft het alleen maar over de eisen van 2015 en later. Peter Verboom meldt dat de decibelmeter van zijn telefoon in deze vergadering 70 tot soms 100 decibel aangeeft. De mensheid leeft altijd boven de 70 decibel. Sunniva Fluitsma zegt er van te balen want in Nederland is er afgesproken dat nieuwe regels eerst nut en noodzaak moeten aantonen maar nu steunt Nederland wel de relingplicht omdat Duitsland dat graag wil. David Twigt zegt dat het een hoofdpijn dossier is geworden als je daar van af wil moeten we terug naar de regel dat men alleen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen moet voldoen bij nieuw- om- of verbouw, alleen dan kan je aan de regelgeving voldoen. Tom Boerema zegt dat de experts van de EFM ook wel een lijstje hebben met regels waarvan ze niet weten wat ze er mee aan moeten.

Huisvuil

Ger Veuger leidt dit verhaal in, door nog eens uit te leggen hoe dit alles in Brussel is geregeld. Onze minister heeft voor wat het huisvuil betreft haar eigen koers gevaren. Iets wat niet mag volgens het Europees verdrag. De ASV heeft de minister hier op gewezen en ook een petitie georganiseerd waar 1068 mensen tegen het betalen voor huisvuil is. De Vibia heeft dit dossier nu overgenomen, de containers zijn weg of op slot.

Esther Lubbers legt uit wat de Vibia zoal heeft gedaan. In het laatste overleg heeft Rijkswaterstaat gezegd dat men het beleid niet kan veranderen, dat is aan de minister. We hebben gevraagd wat het huisvuil kostte in de oude situatie, maar men zegt daar geen cijfers

van te hebben. Er is ook aan gedacht, om een kort Geding tegen de minister aan te spannen, maar dat kost een hoop geld. We hebben wat onderzoek laten doen en wat wel een mogelijkheid is om alle gemeenten aan te schrijven, want die hebben ophaalplicht voor huisvuil. We zijn ook naar de politiek geweest wat een prettige ervaring was en we graag nog eens terug gaan naar de politiek, want er zijn nog wel meer problemen waar vrouwen in de binnenvaart tegen aanlopen. Ilse Voerman zegt dat gemeentes verplicht zijn om wekelijks huisvuil op te halen bij al zijn inwoners dus ook bij de schipper. Dus daar zijn waarschijnlijk wel mogelijkheden. Ron Breedveld zegt dat de ASV een protestbrief heeft gestuurd naar de CCR over deze zaak, dat is 4 weken geleden maar nog geen reactie gekregen. Marina de Waardt zegt dat Amsterdam het havengeld gaat opsplitsen bijvoorbeeld 10 euro voor drinkwater en ook voor huisvuil moet dan apart betaald worden. Pierre Verbergt zegt dat het huisvuil in Antwerpen nog steeds gratis is, maar wanneer er in Nederland niets verandert gaat Antwerpen ook over op betalen voor huisvuil. In Gent moet men per 1 april geld betalen voor huisvuil. Bouke Veltman stelt dat gemeenten ophaalplicht hebben, dus wat is er gemakkelijker dan de vuilnisauto even langs de sluis te laten rijden om het huisvuil op te halen. Ger Veuger zegt dat Rijkswaterstaat niet weet wat het kost en dus ook niet weten wat de bezuiniging is, misschien plaatst Rijkswaterstaat alleen de vuilnisbakken en haalt de gemeente het huisvuil op. De vraag werd gesteld of de EFM de binnenvaart juridisch steunen wanneer de binnenvaart naar de rechtbank stapt. Tom Boerema zegt dat het een geschil is tussen de minister en de binnenvaart, hij acht de kans niet groot dat de EFM dat gaat doen. Maar daar word binnen EFM nog over gesproken. En wanneer een schipper zijn huisvuil op de sluis zet en hij krijgt een bekeuring, krijgt de schipper dan ook juridische bijstand? Antwoord Tom Boerema, dat wordt moeilijk.

Crisis

Dit onderwerp is ook al voor de middag besproken. Vorig jaar is er een actie geweest met de Belgen en Marc de Decker is vanmorgen geweest en heeft uitgelegd dat er wel degelijk vooruitgang is in het proces naar een wettelijke regeling in België. Er is een wet, maar die moet nog worden ingevuld en daar is men mee bezig. Men is bezig met kostprijsindicatie en als die er is komt er de mogelijkheid om een proces aan te spannen tegen een verlader die onder deze prijs bevracht. Europa wil hier wel over nadenken, maar dan moet het bedrijfsleven, ESO en EBU, unaniem met een plan komen. ESO wil dat misschien wel, maar EBU helemaal niet dus dat word nog een groot probleem. Vanuit de zaak wordt er verschillend gedacht over de markt op dit moment.

Alleenvaart

Jos Evens vertelt dat je overal in Nederland alleen kan varen onder bepaalde voorwaarden, maar alleen niet op de Westerschelde. In België mag je nu ook overal alleen varen onder dezelfde regels als in Nederland. En in Frankrijk kan je nu ook een aanvraag indienen voor alleenvaart maar alleen op de kanalen, weer niet op Canal du Nord, omdat daar de sluisen groter zijn en je mag als alleenvaart niet met 2 schepen in de sluis. Je mag ook niet alleen varen op de rivier en door tunnels. De ASV heeft een brief gemaakt en om nogmaals te vragen om alleenvaart ook op de Westerschelde toe te staan.

Overlegstructuur

Ger Veuger vertelt dat de ASV erg ontevreden is met het huidige overleg met het ministerie. Vroeger had je een specifiek binnenvaartoverleg, nu heeft men grote overleggen waar iedereen welkom is en dus ook de binnenvaart. Op zo'n overleg wordt over van alles gepraat en daar komt dan ook een stukje binnenvaart voorbij. De ASV vindt dat we op deze manier onvoldoende worden gehoord. Als er beter overleg was geweest was b.v. het huisvuilprobleem niet zo uit de hand gelopen. De ASV is in Den Haag geweest om hier over te praten. Men vond het wel een punt van aandacht maar wilde niet veel veranderen aan de overlegstructuur. Marina de Waardt zegt dat zij woensdag in Den Haag zijn geweest als Vibia en daar werd verteld dat men wel regelmatig van de ASV wat hoort over de binnenvaart, maar van de andere binnenvaartbonden niets.

Samenwerken

Transitie, vele weten al helemaal niet meer wat er mee bedoeld wordt, zegt Ger Veuger. Je moet bonden niet laten samenwerken, maar hun eigen werk laten doen. Kijk naar de Schuttevaer en het huisvuil. Huisvuil is helemaal niet iets waar Schuttevaer zich in moet mengen, dat is voor de sociaaleconomische bonden. De Schuttevaer is het mandaat van de ASV over de nautische zaken al kwijt en gaat straks ook die van het CBRB verliezen. Kijk naar de CCR eisen, de ASV wil terug naar nieuwbouw, verbouw en ombouw voor nieuwe regels. De BLN wil alleen de scherpe kantjes eraf halen. Sunniva Fluitsma zegt dat de ASV met iedereen op alle fronten wil praten maar de ASV heft zich niet op. Vorig jaar had de ASV een goed

overleg met de varende bestuursleden van de diverse bonden, maar daarna niets meer. En als er later overleg is in Den Haag en de mensen van kantoor komen aan tefel hoor je ineens een heel ander geluid. Marina de Waardt zegt dat de Vibia de samenwerking met de ASV perfect vind verlopen maar willen ook graag een betere samenwerking met de ander bonden. Peter Verboom vraagt zich af hoe kun je als BLN lid het goed vinden dat de vertegenwoordigers alles weggeven. Gerard Kreuze zegt dat hij zich altijd hard heeft gemaakt om de CCR op de agenda te krijgen, het is fout dat onze mensen niet goed naar ons luisteren. Sunniva Fluitsma zegt dat we dat al heel vaak gehoord hebben dat er beter naar de leden geluisterd moet worden en wij willen morgen wel opnieuw beginnen maar dan wel met de varende bestuursleden. Piet Bennik zegt dat hij al 5 jaar als zeurpiet word bestempeld op de Schuttevaersite dus iedereen moet nu wel weten hoe ik er over denk. Ben op 28 januari op het vasteland geweest voor het overleg over huisvuil en wanneer Leny van Torenburg stelt dat 200 euro voor als abonnement voor het huisvuil dan is de ASV tegen maar Gerard Kester van BLN heeft dat voorstel niet tegen gehouden. Bouke Veltman denkt dat er de afgelopen jaren veel energie is gestoken om BLN van de grond te krijgen en daarom heeft men geen energie voor ander onderwerpen. Sunniva Fluitsma stelt dat de BLN een binnenvaartorganisatie is en de ASV een schippersorganisatie en dat is een verschil. Marina de Waardt zegt dat bij de Vibia mensen zijn van de ASV en de BLN en mensen die bondloos zijn en dat willen we zo houden. Het is wel van belang dat we in de Tweede Kamer een betere lobby krijgen. Sunniva Fluitsma zegt dat BLN zegt dat men keihard werkt en daar ga ik van uit. De lobby naar de politiek moet beter.

17.30 technische voorzitter Bouke Veltman sluit de vergadering en nodigt, namens de ASV, iedereen uit voor een drankje.

Rede voorjaarsvergadering 2014 middagdeel

Beste mensen,

Deze week zag ik een uitzending over Wubbo Ockels. Heeft u hem ook gezien? En was u ook zo onder de indruk? U kent hem vast wel deze voormalig astronaut die zo begaan is met het lot van de aarde. Diepe indruk heeft deze man op mij gemaakt in die uitzending. En waarom? Omdat hij zich niet laat zeggen dat hij op moet geven.

Bij hem is niercelkanker geconstateerd: een doodvonnis. Nou en? Zegt hij, dat kunnen de artsen zeggen maar ik leg me er gewoon niet bij neer. En zo stort hij zich op allerlei therapieën met wisselend resultaat. Maar hij vecht! En hij durft te kiezen voor alternatieve routes waarvan hij, geeft hij toe, vroeger niets moest weten.

Gaat hij het winnen van de kanker? Hoogstwaarschijnlijk niet. En is het gevecht van hem dan zinloos geweest? Ook dat zeker niet! "want" zei hij "hoe denk je dat mijn leven is als ik nu een jaar lang bezig ga zijn met doodgaan"? Hij vindt zijn leven rijker dan ooit.

En natuurlijk is er wel eens wanhoop want hij is niet gek, deze professor en hoogleraar. Dat mag dan even en daarna: weer doorgaan!

Nee zijn strijd is niet voor niets. Al was het maar omdat vele mensen, net als ik, zich daardoor ook gesterkt voelen. Want als iemand in zo'n positie al over het gevoel van wanhoop heen kan stappen dan kunnen wij dat toch zeker ook.

Want ook al is het niet direct levensbedreigend, natuurlijk voelen wij de wanhoop aan den lijve. De wanhoop van onszelf, onze geliefden, collega's, vrienden en familieleden die het niet redden. Die na jaren ploeteren alles kwijt raken wat hun leven een veilige basis gaf. Hun schip, hun huis, hun pensioengeld, soms zelfs daardoor hun relatie. Een mens zoekt zekerheid en als er iets niet meer is in onze wereld dan is het dat wel.

Onzekerheid vanwege een economische situatie die je niet in de hand hebt omdat schippers geen enkele marktmacht hebben en een speelbal zijn voor de grote machten om ons heen.

Onzekerheid vanwege regelgeving die er op gericht lijkt of zelfs blijkt te zijn om je bedrijf om zeep te helpen is ook heel bedreigend. En we vergisten ons niet. Uit een rapport van de CCR uit 2001 blijkt dat voorafgaande aan het invoeren van de ROSR men had geconstateerd dat de schepen te duurzaam waren en dat er dus regelgeving moest komen om de levensduur van de schepen te bekorten. Niks geen argumenten over veiligheid of milieu, het is een moedwillige koude sanering.

Dus natuurlijk komt af en toe dat gevoel van wanhoop dan opzetten. Want er is in al die jaren nog niets structureels bereikt. De CCR houdt zich doof, de koude sanering vindt al lang plaats. Dit jaar verwachten we dat er 180 schepen gesloopt worden. En dat is natuurlijk net niet het type schip waar de overcapaciteit in is.

Natuurlijk komt er af en toe een gevoel van wanhoop opzetten als er in Nederland nauwelijks aandacht is voor de crisis in de binnenvaart. Wij hebben de afgelopen 5 crisisjaren maar liefst 2 uur met het ministerie hierover van gedachten mogen wisselen. 2 uur! En daarbij mochten de varende ondernemers van de CBRB er niet eens bij zijn. De enige schipper aanwezig hierbij was ik, namens de ASV. Hier zetten we dus reders, verladers niet-varende vertegenwoordigers van binnenvaartbonden en één schipper bij elkaar en wat denkt u dat de conclusie was? We waren het niet eens. Dat was weer makkelijk want dan werd er verder ook niets van de Minister verwacht, blijikbaar.

Maar de ASV is een eigenwijze bond, omdat ze eigenwijze leden heeft die zich niet laat zeggen dat ze zich er maar bij neer moeten leggen. Bij de ASV is iets vergelijkbaars aan de hand als bij Wubbo Ockels.

We leggen ons er niet bij neer!

We leggen ons niet neer bij CCR eisen die zorgen voor onevenredig hoge kosten voor de binnenvaart, oneerlijke concurrentie tegenover weg en spoorvervoer en een koude sanering van juist de noodzakelijke schepen die een diversiteit van de binnenvaartvloot waarborgen.

We leggen ons niet neer bij een Europa dat geen verantwoordelijkheid neemt voor een Europees vervoersbeleid.

We leggen ons niet neer bij het uitschakelen van het geluid van de particuliere schipper, het opheffen van de ASV onder het mom van samenwerken. We gaan niet op in een grote algemene binnenvaartbond waar de stem van de particuliere schipper niet of nauwelijks meer gehoord wordt.

We leggen ons niet neer bij Nederlands beleid dat voorbij gaat aan het belang en dus behoud van de binnenvaartvloot en de diversiteit daarvan. We weten dat alleen in Nederland de ROSR eisen tot de letter uitgevoerd worden en we weten dat juist de Nederlandse vloot getroffen wordt en de vloot die de haarvaten van de binnenvaartwateren bevaart daardoor verdwijnt.

We leggen ons niet neer bij het beleid van de CCR dat is opgericht om de Rijnvaart te bevorderen en nu hele segmenten van de binnenvaartvloot de nek omdraait.

Wij leggen ons niet neer bij het misbruiken van begrippen als duurzaamheid terwijl deze duurzame bedrijfstak moedwillig beschadigd wordt. En dus reageren wij in Straatsburg als de CCR een conferentie houdt waar we spreken over duurzaamheid. Waar ons verteld wordt dat het schip duurzamer moet worden door op LNG te varen, zo onbereikbaar voor verreweg het grootste deel van de vloot. Waar gehamerd wordt op een duurzame binnenvaart, terwijl de CCR zelf heeft geconcludeerd dat de schepen door de jaren heen zo goed up-to-date worden gehouden dat ze daardoor te duurzaam zijn. "dit is economisch niet wenselijk" zegt men. Dus vragen wij waarom men pleit voor een duurzame vloot maar regels maakt om die duurzame vloot te elimineren. Bewust en rücksichtlos.

We leggen ons niet neer bij de machteloze rol van de schipper in het speelveld van verladers en bevrachters.

We leggen ons niet neer bij een participatiemaatschappij waarbij we bij overleggen mogen komen opdraven maar waar we geen enkele invloed op het beleid kunnen uitoefenen.

We leggen ons niet neer bij een minister die het CDNI verdrag schendt en zorgt dat we ons huisvuil niet meer kwijt kunnen

We leggen ons niet neer bij achterstallig onderhoud van de kleinere vaarwegen, het verdwijnen van aflopmogelijkheden bij steigers, schippers die opgesloten worden achter hekken, een gebrek aan ligplaatsen, zinloze spitsluitingen, onveilige situaties, verplichtingen zonder nut en noodzaak zoals relingen, overdreven eisen aan schippers zoals medische keuringen vanaf 50 jaar, ingewikkelde regelgeving zoals het NIWO, extreem hoge boetes voor het niet voldoen aan onzinnige regelgeving, het onnodig stilleggen van schepen die misschien in overtreding zijn maar geen gevaar opleveren zoals bij het alleenvaren op de Westerschelde of het ontbreken van ondernemerspapieren, en al die onnodige regelgeving zoals losverklaringen en PDV, die ons het leven veel moeilijker maakt dan nodig is.

We leggen ons er niet bij neer!

Maar gaan we het winnen? Ik heb geen idee. Maar wat ik wel weet is dat we geen keus hebben. En wat ik ook weet is dat we hier een eigen verantwoordelijkheid in hebben, het is onze sector, wij zijn er trots op, wij moeten alles eraan doen om voortbestaan mogelijk te maken.

Wij leggen ons er dus niet bij neer.

Maar hoe doe je dat? Je er niet bij neerleggen.

Dat doe je door de noodzakelijke ingrediënten te gebruiken die diezelfde Wubbo Ockels ook noemde.

We kunnen alleen wat bereiken als we uitgaan van 3 zaken

- HOOP
- AMBITIE
- En VERBINDING

Uit hoop spreekt optimisme. Is dat reëel? Eigenlijk doet het er niet toe. Het is noodzakelijk! Wij vinden dat we verantwoordelijk zijn voor het voortbestaan van deze binnenvaartsector. Die verantwoordelijkheid gaat over de grenzen van ons eigen belang heen. Dus vestig ik mijn hoop op het goede verstand dat ooit zal zegevieren bij de beleidsmakers. Ik hoop op voortschrijdend inzicht bij degenen die de touwtjes in handen hebben. Ik hoop op een geweldige samenwerking met andere bonden, Nederlands en internationaal, op schippers die zelf het heft in handen willen nemen en niet lijdzaam afwachten hoe men over hen beslist. Ik hoop op een gedegen Europees vervoersbeleid waarbij men keuzes durft te maken en ik hoop dat daar goede maatregelen uit voort komen. Ik hoop dat de politiek naar ons blijft luisteren want daarin hebben we ontzettend veel bereikt. Wie had een jaar geleden gedacht dat alle partijen zich zouden uitspreken tegen het CCR beleid? Ik hoop dat het ministerie IenM zal laten blijken dat ze de binnenvaart van belang vindt en de afgeschafte binnenvaart overleggen weer op gaat pakken. Ik hoop niet op subsidies, maar wel op een beter beleid. Ik hoop dat de slooogelden terecht gaat komen bij wie ze betaald heeft. Ik hoop dat de schipper nu eens de kans krijgt om echt gehoord te worden. Ik hoop ook dat de schipper niet wacht op die kans maar hem afdwingt. Ik hoop dat de ASV daar een goede rol in kan spelen. Kortom: ik heb mijn hoop gevestigd op U. Want u moet het doen, wij moeten het doen. Het komt niet van een ander, we moeten het zelf afdwingen.

- HOOP
- AMBITIE
- En VERBINDING

U ziet dat uit het voorgaande ook veel ambitie spreekt. Het is meer dan benoemen wat niet goed is. Het is de ambitie van het beïnvloeden van beleid, met voorstellen komen en initiatieven ontplooiën. We komen met voorstellen over hoe om te gaan met de crisis in de binnenvaart, we laten via petitie zien wat de schippers vinden van de CCR en de huisvuilproblematiek. We schrijven voorstellen aan het ministerie over de regelgeving. We organiseren een ontvangstcomité voor de secretaris generaal van de CCR in Rotterdam, gaan op bezoek bij Europarlementariërs, houden een manifestatie in Brussel over de crisis in de binnenvaart. We proberen het beleid te beïnvloeden door met de politici te spreken, aanwezig te zijn op alle mogelijke overleggen, bijeenkomsten, conferenties en wat dan ook en....daar doen we ons mond open zodat we anderen kunnen beïnvloeden. En het werkt: dat hebben we gezien aan de samenwerking met Ons Recht waar toch een Koninklijk Besluit tegen dumpingtarieven uit voortgekomen is, we hebben het gezien aan de hoorzitting over de CCR regelgeving in de Tweede Kamer, de schoorvoetende tegemoetkomingen daaromtrent van een land als Zwitserland dat nooit aanspreekbaar was. We zagen het aan het applaus dat de ASV kreeg bij de conferentie van de CCR over duurzaamheid. We zien het aan de nieuwe leden die we krijgen en die tevreden zijn over onze inzet.

- HOOP
- AMBITIE
- En VERBINDING

Bij dit alles zijn de leden het uitgangspunt. Want die bepalen de verbinding. De Verbinding die wij met elkaar voelen zodat we weten wat onze koers moet zijn. Die verbinding die we extra voelen binnen de denktank waar het bestuur scherp gehouden wordt en de inzet groot is. Maar ook voelen we verbinding met anderen die zich oprecht interesseren voor deze bedrijfstak en die met ons meedenken. Die verbindingen gaan over alle grenzen heen. Politieke grenzen, tonnenmaatgrenzen, landsgrenzen. Mensen voelen zich met elkaar verbonden ook degenen die niet of niet meer actief zijn in de binnenvaart. Deze verbinding voelen we ook met de hele maatschappij. Dat is ook de reden waarom wij wel begrip hebben voor stakingsacties van sluiswachters. Staken is een recht en wij zijn onderdeel van deze maatschappij waarin dat recht van groot belang is. Dus willen wij wel de vaarwegbeheerder aanspreken maar niet de individuele sluiswachter.

Zo is die maatschappelijke verbinding ook de reden waarom wij ons uitgesproken hebben tegen ligplaatsen in de Woelse Waard. Want die ligplaatsen zijn nodig, maar een goed leefklimaat ook. En dan hebben wij als belangenorganisatie ook de plicht om ons te laten beïnvloeden door belangen die niet direct de onze lijken. Dat wil niet zeggen dat we het daarbij laten en daarom hebben wij natuurlijk

ook andere suggesties aan de hand gedaan. We kennen onze verantwoordelijkheid naar onze achterban natuurlijk ook.

- HOOP
- AMBITIE
- En VERBINDING

Is de drie-eenheid waar het om gaat. Dat die drie-eenheid hier vandaag aan de orde is zullen we met elkaar zien in de vergadering. En het is inderdaad een moeilijke tijd, maar op vele momenten voel ik me rijker dan ooit.

Een goede vergadering!!

ASV jaarverslag 2013

Het is al enige tijd geleden dat er in de ledenvergadering een jaarverslag van de vereniging ASV ten gehore is gebracht. Het huidige bestuur heeft deze goede traditie voor het jaar 2013 wederom opgepakt.

Met het jaar 2013 achter de rug kan het jaar bestempeld worden als een turbulent jaar voor de binnenvaart en de ASV. Het is het vijfde achtereenvolgende crisisjaar geweest voor de sector en hopelijk het laatste. De slechte vrachttarieven en de steeds hoger wordende kosten beginnen hun tol te eisen op schippers, hun bedrijf en hun gezin. Het is een slijtageslag.

Over het hele jaar gezien waren er drie onderwerpen die er voor het bestuur uitsprongen. Dat waren de crisis, de ROSR eisen en het nieuwe beleid van Nederland voor afvalafgifte.

De crisis.

In het begin van het jaar leken politiek, overheden en ook transitiecomité weinig oog te hebben voor de zeer verontrustende economische situatie waar de particuliere binnenvaart zich in bevond. In samenwerking met de schippersorganisaties Ons Recht en La Glissoire heeft de ASV op 11 april, middels een demonstratie in Brussel, aandacht gevraagd voor het feit dat het zo niet langer kan en Europees vervoersbeleid, waaronder crisismaatregelen, noodzakelijk is voor de toekomst van de binnenvaart.

De schippersacties die uit de demonstratie voortvloeide hebben ertoe geleid dat eind april een protocolakkoord tot stand is gekomen tussen de binnenvaart en de Belgische Federale overheid. Voor, tijdens en de maanden na de schippersacties is er door de ASV regelmatig contact geweest met Ons Recht en hebben we zodoende een steentje kunnen bijdragen bij de totstandkoming van het crisisdossier dat is ingebracht bij de Europese Commissie.

Helaas is het in Nederland slechts bij één overleg gebleven in juni tussen overheid en binnenvaartbedrijfsleven over de crisis.

Hoe de stand van zaken nu is zullen we in het middagedeelte van deze vergadering behandelen.

De CCR eisen.

Het afgelopen jaar heeft het bestuur en denktank veel tijd en energie gestoken in het onder de aandacht brengen van deze problematiek bij politici. Diverse malen is een ASV delegatie naar Den Haag afgereisd om aldaar met Tweede Kamerleden te spreken over onder ander dit onderwerp. Dat was niet zonder succes. 28 november heeft er de gehele middag een hoorzitting plaatsgevonden over de CCR in de Tweede Kamer, waar onze voorzitter de leden van de vaste Kamercommissie toegesproken en vragen mogen beantwoorden.

Tevens is er een Kamerbreed gedragen motie gekomen die luidt:

De hoorzitting was georganiseerd op initiatief van VVD Kamerlid Betty de Boer, die vanmiddag zal spreken over wat de Tweede Kamer verder kan doen ten aanzien van de CCR eisen.

Om onze collega-schippers een mogelijkheid te bieden zich tegen de CCR eisen uit te spreken heeft de ASV na de najaarsvergadering de petitie "Stop de CCR" opgestart. De kleine 1.000 handtekeningen op deze petitie zijn op 4 december aangeboden aan Secretaris-Generaal van de CCR Hans van de Werf en Dimitrios Theologitis van de Europese Commissie.

CDNI deel c.

Zeker de laatste maand van het jaar is er veel te doen geweest over de afgifte van afval in de binnenvaart. De wijze waarop de Nederlandse minister Schulz invulling heeft gegeven aan deel c van het Scheepsafvalstoffenverdrag kon rekenen op veel weerstand in de sector. Dit kwam de maand december met name tot uiting op de Facebookpagina "Voor gratis huisvuilcontainers in de binnenvaart" opgezet door de groep Vrouwen In de Binnenvaart in actie.

De Algemeene Schippers Vereeniging had bij het bekend worden van het voorgenomen beleid al geconcludeerd dat de minister het op deze wijze niet moest doen en ons inziens verdragsrechtelijk ook niet mocht doen.

Net als bij de crisis en de CCR eisen hadden wij gekozen voor de weg via de politiek om de minister te bewegen haar beleid te herzien. Daartoe is de petitie "Binnenvaart weigert mee te werken aan schending Scheepsafvalstoffenverdrag SAV" gehouden en de ruim 1050 handtekeningen zijn op 16 april aangeboden aan de voorzitter van de vaste Tweede Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu.

Het grootste deel van het jaar hebben wij samen kunnen optrekken met de organisaties van het Vasteland en de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen. Twee brieven aan de minister en een gezamenlijk persbericht zij er uitgegaan waarin het totaal ontbrekende draagvlak voor de regeling werd aangegeven. Desondanks is de regeling van abonnement en gesloten afvalcontainers per 1 november door de minister ingevoerd.

De drie onderwerpen die tot dusver zijn genoemd in het jaarverslag 2013 hebben veelvuldig de aandacht gehad van bestuur en denktank. Het was echter niet het enige waar de ASV zich mee bezig heeft gehouden.

Bestuursleden en diverse leden van de denktank waren zo ook aanwezig bij het reguliere Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart van het ministerie, de Werkgroepen Binnenvaartbelangen van Amsterdam en Rotterdam, en bijeenkomsten van andere organisaties zoals het BBU congres, de bijeenkomst van het Droge Lading Comité en het tweedaagse congres 'VISION 2018' van de CCR waar de voorzitter en vicevoorzitter als bijna enige varenden tussen ruim 200 beleidsmakers en dergelijke, de particuliere binnenvaart heeft vertegenwoordigd.

Buiten de sociaaleconomische onderwerpen zijn in 2013 ook regelmatig nautisch-technische zaken behandeld door bestuur en denktank, zowel landelijk als op lokaal niveau. We merken dat het door lokale bestuurders en politiek op prijs gesteld wordt wanneer de ASV haar visie meedeelt. Bijvoorbeeld middels een schriftelijke reactie op de plannen voor een vluchthaven in een natuurgebied of inspreken in het Provinciehuis over de spitsuursluiting van de brug van Boskoop.

Al met al kijkt het bestuur terug op een jaar waarin het veel heeft kunnen en mogen ondernemen om de belangen van de leden en de binnenvaart in het algemeen te behartigen.

Met een relatief klein bestuur van varende leden is het hebben van een denktank voor de ASV zeer waardevol. Via deze weg wil het bestuur alle leden van de denktank bedanken voor hun grote inzet het afgelopen jaar.

Ter afsluiting was dit jaarverslag 2013 anders qua opzet dan in het verleden gebruikelijk was bij de ASV. Vele activiteiten van bestuur en denktank zijn niet genoemd. Nagenoeg alle activiteit van het afgelopen jaar zijn wel terug te vinden op de in 2013 geheel vernieuwde website. Ook hebben afgelopen jaar Facebook en Twitter een prominentere plek gekregen in de transparante werkwijze van de ASV.

Tot zover 2013, terug naar 2014. Dank u wel

Verslag overleg BLN en Schuttevaer

BLN-ASV

Ron Breedveld en Sunniva Fluitsma hebben een gesprek gehad met Hester Duursema (directeur BLN), Gerhard Kreuze (voormalig ONS) en John Jansen (voormalig katholieke bond sint Nicolaas) over allerlei zaken. Het was een heel open prettig gesprek waarbij we hebben afgesproken dat we nu echt gezamenlijk de strijd aangaan tegen de CCR. BLN wil meehelpen een rol te spelen als Betty de Boer een Duitse delegatie ontvangt in Rotterdam om ook die CCR eisen aan de orde te stellen. (Natuurlijk zouden wij ook heel graag een echt ASV schip hebben wat zich daarvoor beschikbaar wil stellen. Dus...denk er eens over na.) Verder ging het gesprek vooral over bijpraten van Hester over de ins en outs in de binnenvaart, de reden van het verdwijnen van kleinere schepen etc. Het was een prima gesprek waarbij ik echt de hoop heb dat het nu ook tot een structurelere samenwerking kan komen. Hoewel de druk om ons aan te sluiten bij BLN feitelijk afwezig was wil men wel erg graag dat de ASV weer toetreedt tot de ESO. Wij hebben uitgelegd hoe alles zo gekomen is en ik heb net aan Hester het persbericht, de rede en de verklaring erover toegestuurd. Ron heeft nog aangegeven dat Ons Recht heeft geprobeerd de ASV bij de crisiswerkgroep te betrekken (als experts) maar dat dat ook is geblokkeerd. Ons inziens een gemiste kans om weer nader tot elkaar te komen.

BPRW

Daarna een gesprek met Rijkswaterstaat waarbij wij vooral bijgepraat werden over het BPRW. Het lastige hierbij is dat bij allerlei opmerkingen van onze kant het uiteindelijk gaat over het beleid waar voor gekozen is maar degene met wie we praten natuurlijk alleen dat beleid uitvoeren (en vormgeven) .

Relingplicht

Vervolgens een uurtje bij elkaar gaan zitten om te spreken over een eventuele actie tegen de relingplicht die er aan komt. Marleen Buitendijk (Schuttevaer) heeft er iets over op papier gezet maar het lijkt erop dat de relingplicht uitgesteld gaat worden. We hebben met elkaar afgesproken even te wachten tot we zeker weten wat de plannen zijn van de CCR om daar onze acties op af te stemmen.

We vinden het allemaal gewoon een onzinnige regel, voor zowel nieuwe als voor bestaande schepen en willen daar de aandacht voor vragen, onder andere bij Dales (Europa) omdat dit regelgeving is dat Duitsland er via de joint working Group (JWG) dus via europa er door heeft gekregen.

Vervolgafpraak met BLN: 31 mei aanstaande

Allenvaar-regeling

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Milieu,

cc.: Ministerie van Justitie,

Betreffende: toepassing Binnenvaartwet, id.nr. BWBR0023009

Geachte mevrouw, mijnheer,

Bij deze wenden wij, de Algemeene Schippers Vereeniging, zich tot u ten behoeve van de eigenaren van schepen, <55 meter, gebruik makend van de allenvaar-regeling, en in het bijzonder ten behoeve van onze leden in het desbetreffende segment, met een verzoek aangaande de criteria van voornoemde allenvaar-regeling:

De allenvaar-regeling, omschreven in de "Binnenvaartregeling", id. BWBR0023009, departementaal kenmerk CEND/HDJZ-2009/105sectorSCH, bepaalt de omstandigheden, waaronder bedoelde schippers een vermindering van de bemanningssterkte mogen toepassen, zodat zij met enkel een schipper aan boord mogen varen.

Een van de voorwaarden is, dat van deze regeling geen gebruik mag worden gemaakt bij de vaart op de Westerschelde. Hierbij wordt geen rekening gehouden met eventuele extra technische of veiligheidsvoorzieningen, wat bij grotere scheepstypen wel gedaan wordt in de classificatie "S2", wat in die gevallen wel tot personeelsreductie kan leiden.

Met alle hedendaags gangbare scheepselektronica, zoals marifoon, ATIS, AIS, radar, automatische stuursystemen, verkeersbegeleiding en dergelijke is het op de Westerschelde met zijn brede en diepe vaargeul niet gevaarlijker varen als op de rest van de Zeeuwse wateren, het IJsselmeer, de Waddenzee of de grote kanalen of rivieren met de aldaar drukke scheepvaart.

Het feit, dat allenvaart op de Westerschelde niet is toegestaan is een grote belemmering voor de onderhavige schippers, aangezien het, zeker voor spitsen, een belangrijke doorgaande route is voor transporten van en naar Frankrijk of voor ladingen van of naar Vlissingen. Slikloodsen zijn nauwelijks beschikbaar en duur, omdat die mensen altijd vervoer moeten regelen via de Westerscheldetunnel, hetzij om bij het schip te komen, dan wel om weer terug thuis te komen, omdat dat niet met een ander schip kan.

Wij zouden u dus willen verzoeken, om gebruik te maken van de mogelijkheden, die de Binnenvaartwet (id. BWBR0023009) u biedt, met name art. 22, welke de mogelijkheid biedt voor het stellen van regels en het geven van vrijstellingen of ontheffingen, eventueel onder voorwaarden.

Concreet verzoeken wij u, de mogelijkheden te bezien, of daarover met ons in overleg te treden, om ook de Westerschelde, geheel of gedeeltelijk, eventueel onder bepaalde voorwaarden, onder de allenvaarregeling te laten vallen.

Wij horen gaarne zo spoedig mogelijk van u, getekend,

Planter dans la Vase

Nee..... niet het planten in een vaasje....

Afgelopen week zijn we bij vrienden op visite geweest die pas hun schip verkocht hebben en nu met pensioen zijn. Ze hebben een leuk huisje gekocht in midden Frankrijk, boven op een heuvel en de straat waaraan ze wonen loopt dood bij hun huis. Nog geen 50 meter verderop begint het bos. L'écarté heet het huis, wat "afgelegen" betekent maar met de auto zijn ze binnen een kwartier in een klein stadje waar je al je inkopen kan doen. Het uitzicht vanuit de achtertuin is prachtig en het enige wat je er hoort zijn de vogeltjes. In feite het soort plekje dat wij ook nog eens hopen te vinden als we stoppen met varen.

Gisteren, terug aan boord zit je daar dan nog eens over na te kletsen en we hadden net tegen elkaar gezegd dat het toch leuk zou zijn als er ineens een auto zou stoppen en dat daar iemand uit zou komen met een grote zak geld. We zouden, als het genoeg zou zijn, niet al te lang twijfelen en de dingen die ons dierbaar zijn aan de wal zetten en vertrekken.

Even later stopt er een auto.... Er stapt iemand uit en die komt naar de deur....

Maar nee... jammer voor ons, geen zak geld, de man komt met een verzoek aan ons. Ongeveer 20 kilometer verder op heeft een scheepje (Phaléne) zich vergist en is aan de verkeerde kant van een eiland langs gevaren en zit al een dag zo vast als een huis! Hij zit dus "planter dans la vase" (vast in de modder) Of wij misschien willen helpen?

Natuurlijk willen wij dat wel maar dat gaat niet zomaar, er zijn toch wel wat dingen waaraan je moet denken. Dat schip zit niet zomaar vast dus moeten we weten hoe diep hij ligt. Wij zijn leeg en liggen maar 80 centimeter diep, de Phaléne die vast zit is een schip als de onze maar verbouwd tot woonschip en ligt 1.30 meter diep dus in principe kunnen wij komen waar ze liggen. Uiteindelijk zijn zij daar ook gekomen. Op de kaart kijkend zien we dat er voor en na het eiland muren onder water zitten maar ook wij weten dat dit muren zijn die daar rond 1850 gelegd zijn om de rivier een beetje in banen te lijden. De kans dat er dus niet veel meer van over is gebleven is heel groot. Verder moet je natuurlijk altijd uitkijken dat zulke karweien ons geen schade opleveren, dus er moet een verklaring van de verzekering van de tegenpartij zijn waarin je gevrijwaard bent van alle schade, zowel aan hun als ons schip tijdens de actie. Daar komt dan onze onbeperkte internet verbinding weer eens goed van pas, vanmorgen om acht uur hadden we deze verklaring binnen en een half uur daarna hadden wij toestemming van onze verzekering om het te proberen.

Om negen uur zijn we vertrokken en ter plaatse aan gekomen was er toch nog iets anders wat ons even op ons hoofd deed krabben. Al dagen was het prachtig weer maar nu waaide het weer behoorlijk. Om goed te kunnen trekken aan een schip dat vast zit kan je het beste voor uit varen maar het schip zat achter een heel lang eiland vast en we kregen het niet voor elkaar om zo'n eind achteruit te varen. Verder moet je een vastgelopen schip altijd in de richting waarop hij vast is gelopen los trekken. We besloten dus om toch maar vooruit er naar toe te varen, we zouden dan, bij het schip aangekomen, ballast (water) in het ruim kunnen zetten waardoor we wat dieper zouden liggen en misschien dat we dan genoeg kracht zouden hebben om achteruit te trekken. Heel voorzichtig zijn we er naar toe gevaren, Jacob ondertussen in de gaten houdend of er genoeg water onder ons schip bleef. Ons voorschip ligt nog veel minder diep in het water dus we konden met de kop van ons schip op het achterschip van de Phaléne vast maken, de verbinding was gelegd!

Daarna zijn we gaan proberen te wrikken en tornen, kijken of er beweging in wilde komen maar niets dus! Als een muur, wat we ook probeerden niets liet de Phaléne bewegen. Ook hier hielp de wind niet echt mee en de schipper van de Phaléne begon de moed al op te geven. Omdat het daar niet erg breed was waren wij ook een beetje huiverig om ons schip te draaien maar om zomaar op te geven....We besloten het dus toch te proberen, een touw vast laten staan op de Phaléne, en heeeeel voorzichtig draaien.

Hierdoor was er altijd een soort zekerheid van het touw en we konden niet verder weg waaien omdat de Phaléne ons tegen hield. Het grootste probleem is dan altijd het moment waarop de kop van het schip "door de wind" moet. De kracht van de wind is meestal zo hard dat de kop van het schip er niet tegen in komt. Met man en macht werd er gewerkt om dit toch te laten gebeuren.

Met pikhaken werd de kop van de La Nauve tegen de wind in geduwd en toen de wind even iets minder hard blies lukte het we gingen rond! Ondertussen was Jacob met de pikhaak bij het achterschip aan het voelen of er wel genoeg water onder ons schip bleef.

Met een stevig touw als verbinding tussen de twee schepen gingen we het weer proberen. Wat we al gedacht hadden gebeurde, een paar flinke rukken deed de Phaléne loskomen uit de modder en er zat beweging in. Dat geeft een soort juichstemming... een schip hoort te drijven en dat deed het weer!

De opvarende van de Phaléne waren natuurlijk nog blijer. Of we bij hen kwamen eten als we in Chalon sur Saône vast lagen iets wat we natuurlijk niet afgeslagen hebben. We hebben reuze gezellig zitten eten en er een overheerlijk lekker wijntje bij gedronken.

Toen ik 's morgens belde met onze verzekering zeiden ze dat we zelf afspraken moesten maken in verband met het sleeploon, iets wat heel normaal schijnt te zijn. Goed we hebben het loon gehad waar we om gevraagd hebben, een lekkere fles wijn (hebben er drie gekregen) en de foto's die ze gemaakt hadden tijdens de actie. Bovendien hebben ze onze gasolie vergoed, hebben we lekker gegeten en een gezellige middag gehad. Dat er voor zulke karweien 1000 euro per uur gevraagd wordt... och, zouden die mensen ook zo'n voldaan gevoel hebben als wij hadden toen het gelukt was?

De zak met geld is dus niet gebracht, misschien een andere keer....