



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief augustus 2012

Voorwoord  
Uitnodiging Najaarsvergadering  
Agenda  
Verslag ledenvergadering 24 maart 2012  
Kleine binnenvaart, de moeite waard  
Aan de Provincie  
SP  
Antwoord van de Minister  
Ons Recht  
BBU  
CCR voorjaarsbijeenkomst  
Uitslag Rijnvaartcommissaris  
Aanmeldingsformulier

15 september 2012 - 10:30 uur - Najaarsvergadering!

## Voorwoord “Keuzes maken”

Binnenkort mogen we weer naar de stembus. Dan mogen we kiezen. Kiezen aan wie we onze stem gunnen. Beloftes zullen worden gedaan. Maar worden de beloftes straks nagekomen? Wat hebben de partijen de afgelopen jaren gedaan? Nieuwe ronde nieuwe kansen. Een kans voor de binnenvaart op een binnenvaartvriendelijker beleid.

Keuzes maken valt kennelijk niet mee. Over het algemeen zijn de keuzes behoudend en tonen weinig lef om gebaande paden te doorbreken. Zo blijven we maar horen dat “de markt zijn werk moet doen” hoe duidelijk ook is dat dat niet werkt. We blijven horen dat bodemtarieven niet mogen van Europa hoewel er in Frankrijk en België een verbod is op vervoer onder kostprijs.

En men blijft doen alsof de CCR onaantastbaar is en er niets aan onzinnige regels te doen is hoewel er toch nogal wat Nederlanders op belangrijke posten zitten bij de CCR.

Maar we merken ook dat zodra men een andere keuze zou kunnen maken men dat niet doet. Men kiest wederom voor dezelfde Rijnvaartcommissaris terwijl de afgelopen jaren toch wel hebben uitgewezen wat dat oplevert.

In wezen maakt het ministerie de keus om NIET te kiezen. Men wil van alle bonden een gezamenlijke voordracht van de Rijnvaartcommissaris, lekker makkelijk natuurlijk. Dan kun je daarna zeggen “eigen schuld dikke bult”. Toen de ASV, heel brutaal, met een tweede naam kwam werd Bouke Veltman het niet omdat men zich conformeert aan “de meeste stemmen”, alsof het ministerie dan geen verantwoordelijkheid draagt voor de door hen benoemde Rijnvaartcommissaris!

Maar er worden ook andere keuzes gemaakt. In België kiest men ervoor de aloude bond ONS RECHT nieuw leven in te blazen en hoe! Men is actief met het verspreiden van denkbeelden die naadloos aansluiten op de denkbeelden van de ASV. Bodemtarieven, markttransparantie, uitroepen van de crisis, CCR regels aanpakken, een bond die keuzes durft te maken. En dat voor een bond met leden van vooral grotere schepen! Men schrijft brieven naar Europa en heeft intussen al aardig wat actieve leden. Dat geeft hoop.

Ook individuen maken keuzes. Zo is een van de actiefste denktankleden van de ASV kapitein op een koppelverband. Wat heeft zo iemand bij de ASV te zoeken zou je zeggen. Dat is nog eens “over je eigen horizon heen kunnen kijken”. Zo’n actieve denktanker is ondertussen wel een goede impuls voor de ASV die daarmee ook een wat breder zicht krijgt op de binnenvaartwereld. Want over keuzes gesproken: hoeveel keus heeft de eigenaar van een groot schip nu eigenlijk nog? Zelfs stoppen met varen is geen optie meer, de bank bepaalt. Men zakt dieper en dieper weg in een uitzichtloze situatie, al is het uitzicht vanuit de stuurhut nog zo mooi. En hoeveel keus had hij eigenlijk bij de keus van de aanschaf van een schip?

En zo zien we dat we ook langzamerhand de problemen van schippers van de grotere schepen ervaren. Een goede samenwerking tussen “groot” en “klein” lijkt tot stand te kunnen komen, en dat is pure winst. Een kwestie van durven kiezen, ook voor de belangen van een ander. Economie is de wetenschap die zich bezig houdt met het gedrag van de mens bij het maken van keuzes. Keuzes waarbij men geleid wordt door het feit dat er altijd een zekere schaarste is. Die schaarste kennen wij, schaarste in aanbod van werk. Dat drijft mensen soms tot het maken van vreemde keuzes, desnoods varen onder kostprijs. Of hebben we eigenlijk helemaal geen keus? Is die markt eigenlijk helemaal niet zo vrij?

Schaarste is ondertussen ook ontstaan bij de kleine schepen, al lang geleden voorspeld door ons, maar men heeft niet voor die (kleine) binnenvaart willen of durven kiezen. De crisis woekert voort al zegt men keer op keer dat er licht aan het eind van de tunnel te zien is. Dat de binnenvaart een gouden toekomst tegemoet gaat en vooral de prijzen niet moet verhogen. Dat soort uitspraken is ook een keuze. De keuze om moedwillig een vervoerstak te laten creperen. De keuze om niet de verantwoordelijkheid te nemen voor alle gevolgen van dien.

De ASV maakt ook keuzes. Voelden we ons eerder gedwongen vooral te wijzen op wat andere bonden lieten liggen. Nu gaan we uit van onze eigen kracht. Daarom heeft de ASV een pamflet gemaakt waarin we de politici wijzen op hun verantwoordelijkheid, oorzaak en gevolg van het

verdwijnen van de kleine binnenvaart. Niet omdat de kleine binnenvaart belangrijker zou zijn dan de grote, maar simpelweg omdat de diversiteit van de vloot van essentieel belang is voor de hele binnenvaart. En...omdat het velen koud laat dat de binnenvaart in een crisis zit maar dat het anders wordt als men zelf geen keus meer heeft uit diverse vervoersmodaliteiten, en aangewezen is op vervoer over de weg.

En wat dat pamflet betreft daar ben ik ontzettend trots op! Mooi, overzichtelijk en duidelijk. We hebben er al vele complimenten over gehad. Dat is ook een keuze. Niet meer richten op wat anderen niet doen, maar met voorstellen komen over hoe wij het WEL willen. Het heeft wat bloed zweet en tranen gekost maar het ligt er dan toch maar, glanzend op A3 formaat.

Nu is de vraag met dit alles: wat zijn de keuzes die de politiek daarin maakt?

15 augustus is er een debat over de binnenvaart. Daar zullen politici wederom vertellen hoe goed ze het met ons voor hebben. Maar er zal toch ook vooral weer naar de schipper gewezen worden. Aan ons de taak om daar te zijn en de juiste vragen te stellen. Zodat duidelijk wordt wat de schipper van de partijen kunnen verwachten.

Schippers moeten hun eigen keuzes maken, maar die mogelijkheid is vaak zeer beperkt. Wat je wel zelf kunt beslissen: doe je mee of blijf je langs de kantlijn staan? Voor welke sociaal/ economische organisatie kies je, of laat je de keuzes aan anderen over? Niet kiezen is ook kiezen.

En als je kiest om ergens voor te gaan, hoe dan? Word je donateur, lid, actief in de denktank of misschien maak je zelfs deel uit van het bestuur?

En.... voor wie mag straks in dat stemhokje het rode potlood zijn werk doen?

Veel succes met het maken van al die keuzes

Sunniva Fluitsma

UITNODIGING

# Najaarsvergadering

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging  
nodigt u hierbij uit voor de najaarsvergadering op  
**zaterdag 15 september 2012**  
in appartementencomplex " Harmonie"  
Gaesbeekstraat 11, Rotterdam  
Aanvang : 10.30 uur (zaal open 10.00 uur)

Het ASV-parool: "schippers voor schippers", houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren. Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken.  
Hierbij roept de ASV iedereen op mee te werken aan zijn eigen belang. Meedenken en meedoen is noodzakelijk. Dus kom naar de vergadering en praat mee.

Tot op de najaarsvergadering!!

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de  
Algemeene Schippers Vereeniging

## Agenda ledenvergadering 15 september

Opening  
Rede voorzitter  
Mededelingen  
Goedkeuring verslag 24 maart 2012  
Bestuursverkiezing  
AIS  
Pamflet  
Crisis  
CCR  
Samenwerking  
Sluiting

In onderling overleg is afgesproken dat Paul van Eeuwijk zijn bestuursfunctie ter beschikking stelt. Ron Breedveld en Paul Markussen zijn mogelijke kandidaten voor een bestuursfunctie. Als u zich ook kandidaat wilt stellen zouden wij dat graag op voorhand vernemen, maar staande de vergadering is dat ook nog mogelijk. Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Het bestuur van de ASV

# Verslag ledenvergadering 24 maart 2012

## Opening

De voorzitter Willem Stam opent om 10.15 de vergadering .

## Notulen vorige vergadering.

De notulen worden zonder op of aanmerkingen goedgekeurd.

## Mededelingen.

Wij hebben het gevoel dat er op de Westerschelde veel gecontroleerd wordt op de alleenvaart. Men wacht tot het schip de Westerschelde op vaart en komt dan aan boord voor controle terwijl men ook in de voorhaven van de sluis aan boord kan komen voor controle. Daarover hebben wij een klacht ingediend en hopen dat men in de toekomst wat coulanter word met controleren. Ook hopen wij dat wanneer er veel klachten binnen komen de wet in de toekomst word gewijzigd zodat je ook op de Westerschelde alleen kan varen.

Het stuurwerk moet tegenwoordig om de 3 jaar gekeurd worden. Er is een mogelijkheid om dit zelf te doen, er moet dat regelmatig een checklist worden ingevuld zodat je kan aantonen dat het stuurwerk is gecontroleerd. Ron Breedveld zegt dat er geen toewijzingsbeleid is en dat je daarom zelf kan keuren. De ASV is bezig een checklist te maken dit op de website komt te staan en in de Nieuwsbrief. Ger Veuger zegt dat wanneer je naar de ongevallencijfers kijkt je vaak stuurwerkuitval tegenkomt, daarom wil men dat daar vaker naar gekeken word. Ons lijkt 1 keer per jaar een checklist invullen voldoende.

## Financieel verslag.

Er is een klein verlies geleden maar dat heeft als oorzaak dat er wat extra uitgaven waren die we dit jaar niet hebben. Aankomend jaar zullen we wat geld overhouden. Er moet gekeken worden of het abonnement voor de reglementen niet digitaal kan dat is misschien goedkoper en is minder werk. Ook de kas is weer gecontroleerd en deze is goedgekeurd door de kascontrolecommissie.

## Lidmaatschap.

Er zijn vandaag 2 mensen aanwezig die graag iets voor de ASV willen betekenen. Normaal heeft de ASV leden en donateurs, leden zijn mensen die eigenaar zijn van een schip en donateurs zijn ex leden die gestopt zijn met varen en alleen een kleine bijdrage betalen voor het ontvangen van de Nieuwsbrief. Leden mogen stemmen en donateurs niet. Nu hebben we 2 mensen, Stan Pijls en Ron Breedveld die hier niet aan voldoen. Wij hebben besloten als de leden akkoord gaan dat deze mensen gewoon donateur kunnen worden. Beide heren stellen zich even voor. Stan Pijls is 55 jaar en in de vut heeft in de jaren 70 een aantal jaren gevaren met een klein schip, heeft altijd belangstelling gehouden voor de binnenvaart en met name de kleine binnenvaart. Heeft een mail gestuurd en wil graag de ASV helpen. Ron Breedveld is 28 jaar is schipper en heeft 2 jaar voor zichzelf gevaren en vaart nu in loondienst op een koppelverband. Wil later misschien wel weer voor zichzelf beginnen en wil graag inzetten voor de kleine binnenvaart. De leden gaan akkoord met het toetreden van deze beide heren.

## Opvolging Jo Fricke.

Jo Fricke heeft de ASV heel veel jaren gediend en de laatste jaren vooral het WBR voor de ASV gedaan. Nu op bijna 75 jarige leeftijd heeft Jo besloten om te stoppen met zijn werkzaamheden voor de ASV. De voorzitter bedank Jo voor zijn vele jaren inzet en overhandigd een presentje. Er is ook een opvolger gevonden en dat word Ron Breedveld, Ron vaart 14 dagen op en 14 dagen af en woont in de buurt van Rotterdam.

## Samenwerking.

De ASV heeft een uitnodiging gekregen van Eric van Toor om te praten over het Transitiecomite en het toetreden van de ASV tot de BBU. Wij gaan altijd in op een uitnodiging om te komen praten. Huub Ooms is bij de CBOB vergadering geweest en daar wil men graag dat de ASV bij de BBU komt. Bouke Veltman vraagt zich af waarom wij ons moeten aansluiten bij de BBU. Men wil alleen maar dat wij ons aansluiten zodat men met 1 stem naar de minister toe kan spreken. Sunniva Fluitsma zegt dat er punten moeten zijn bij de BBU waar wij wat aan hebben. Ron Breedveld heeft het net uitgekomen rapport van de Transitiecomite gelezen en daar gaat het alleen over structuur en niet over wat er moet veranderen in de binnenvaart. Dit sterft na 2 a 3 jaar weer uit, er staat niet in wat elkaar bindt.

Laad en lostijdenbesluit.

ASV lid Joop Molenwijk heeft een mail gestuurd met het verzoek om een enquête te houden onder de schippers om te kijken hoeveel er nu werkelijk gebruik maken van het nieuwe laad en lostijdenbesluit. De ASV heeft het al bij de politiek en in overleggen met het ministerie gezegd dat de nieuwe wet niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dat vindt men dan raar. We gaan proberen om een poll in de vakbladen te houden om te kijken hoeveel procent van de schippers met de nieuwe wet werkt.

PAUZE.

Opening.

Na de pauze is de vergadering openbaar en de pers en dhr Kreuze voorzitter van de ONS zijn aangeschoven bij de vergadering.

Rede.

Voorzitter Willem Stam leest de rede voor.

Ongeluk Luxembourg.

De ASV wil graag even stilstaan bij het ongeluk van de Luxembourg in de haven van Antwerpen. Het schip had rollen ijzer geladen, het schip moest op diepgang laden en omdat het een beetje achterover lag vroeg de schipper of er 2 rollen een beetje verzet konden worden. Dat wilde de kraanmachinist eerst niet en toen hij het wel ging doen ging dat met zoveel geweld dat het schip zoveel slagzij maakte dat er een andere rol over de keggen van zijn plaats kwam. Daardoor kwam het schip 45 graden scheef te liggen dat het dreigde om te slaan. De hulpdiensten die ter plaatse kwamen hadden geen materiaal om te helpen. Het schip heeft 4 uur zo gelegen zonder dat ook maar iemand iets heeft ondernomen om de ondergang van de Luxembourg tegen te gaan. Na 4 uur braken de touwen en was het schip in enkele seconden verdwenen naar de bodem. Nadat het schip was gezonken is iedereen vertrokken het schippersgezin alleen achterlatend. Er was geen enkele interesse om het schippersgezin te helpen. Het kerkschip in Antwerpen heeft het gezin later geholpen.

CCR perikelen.

De ASV wil nu proberen om duidelijk te maken wat de gevolgen zijn wanneer de CCR regelgeving door gaat en dus de kleine binnenvaart dreigt te verdwijnen. Hierop komt veel reactie ook in de pers. Bv het verhaal over de uitbreiding van het kanaal naar Almelo tot 700 ton en wat als deze schepen er straks niet meer zijn. Paul Markusse wil SunnivaFluitsma even complimenteren met het interview op de radio bij Goedemorgen Nederland. De Vara Ombusman wilde ook een programma maken over het verdwijnen van de kleine binnenvaart maar nadat men contact had gehad met Cees de Vries die had gezegd dat het wel ging meevallen ging het helaas niet door. De SP heeft een rapport gemaakt met hulp van de ASV om te laten zien welke plaatsen straks niet mee bereikbaar zijn door de binnenvaart als de kleine schepen verdwijnen. Gerard Kreuze zegt dat de BBU ook van de CCR regels af wil, het is onze doelstelling. Sunniva Fluitsma zegt dat de brief die door bijna allen bonden was ondertekend is verdwenen. Deze brief had samen met het K + V rapport naar de CCR gemoeten. Ger Veuger zegt dat toen hij bij een overleg vroeg waar de brief was gebleven werd er gezegd dat het een momentopname was en dat de brief niet mee ging naar de CCR, de andere bonden die de brief ook hadden ondertekend hielden allemaal hun mond zodat ik alleen stond. Het is de laatste erg stil rond de overgangsregels maar de hardheidsclausule eindigt aan het einde van dit jaar en met wil hem niet meer verlengen. Daarna hebben we een groot probleem. De EU zou meer zeggenschap moeten krijgen in de CCR. Bouke Veltman zegt dat we de minister moeten vragen of zij zich wil inzetten voor het behoud van de hardheidsclausule.

Samenwerken.

De ASV heeft een uitnodiging gehad om te praten over samenwerking met BBU, wij gaan geen gesprek uit de weg. De leden vonden vanmorgen een gesprek zinvol maar willen niet samenwerken in het Transitiecomite. Gerard Kreuze zegt dat hij gelooft in samenwerken en gaat er vanuit als de binnenvaart met één stem spreekt dat daar bij het ministerie dan ook naar geluisterd word. De ONS heeft ook last van vergrijzing dus een teruglopend aantal leden. Samenwerken is goedkoper en kost minder energie. Het is niet meer op te brengen om een bestuur en een secretariaat te hebben. De ONS houdt op te bestaan en gaat helemaal op in de BBU. Er is niet veel verschil in denken tussen ONS en CBOB en ook de varende bestuursleden van de CBRB denken niet veel anders dan de BBU. De ASV hoeft niet op te gaan in de BBU, je kan je ook als vereniging aansluiten dat doet de CBOB ook. Paul Markusse zegt dat de ASV in de ESO ook niet werd gehoord en zullen we in het



Transitiecomite dan wel gehoord worden? Langzaam hoor je nu toch geluiden dat de vrije markt niet werkt. Het ING rapport zegt dat wanneer commerciële samenwerkingsverbanden niet gaan werken er misschien toch bodemtarieven moeten komen en de overheid zijn verantwoording moet nemen. De SP heeft in de 2<sup>e</sup> kamer vragen geteld aan de minister. Gerard Kreuse zegt dat wanneer onze leden vragen om bodemtarieven wij daar ook voor gaan maar ik heb het onze leden nog niet horen vragen naar bodemtarieven. David Twigt zegt: bij alle plannen die de minister voorstelt en die meestal niet goed zijn voor de binnenvaart wordt er toch gezegd dat die door de hele sector word gedragen.

#### Rapport SP

Ger Veuger heeft uitgezocht welke plaatsen in Nederland alleen toegankelijk zijn voor kleine schepen en wat de gevolgen zijn als het kleine schip er niet meer is. De SP heeft er een rapport van gemaakt. Het zou mooi zijn als andere partijen in de politiek zich ook eens achter de ASV schaarde.

#### NEA rapport.

Het NEA heeft een rapport gemaakt over vervoer in Europa in opdracht van de Europese Commissie. Het Rapport is in het Engels en Ron Breedveld heeft er een samenvatting van gemaakt in het Nederlands iets wat veel werk was. Ron neemt het rapport door. De samenvatting en vertaling van het rapport vindt u elders in deze nieuwsbrief.

Het gaat over de huidige situatie van de Europese binnenvaart en de perspectieven voor de periode 2020 tot 2040. In het Witboek staat dat 2030 30 % van het wegvervoer verschoven dient te zijn naar spoor en binnenvaart. Door de lage transportkosten, hoge transportvolume en milieuvriendelijkheid moet de binnenvaart hier een grote bijdrage aan leveren. De aanbodkant word gekenmerkt door veelal kleiner ondernemingen met 1 schip. De vraagkant word gekenmerkt door grote bedrijven en verladers. Om de Europese binnenvaart verder te ontwikkelen is het van belang om de sterke en zwakke punten te kennen. Men gaat uit van een stijging in tonkilometer van 23 % in 2020 en 80% in 2040. Het containervervoer springt eruit met 400%. Ondanks de forse stijgingen is het niet uitgesloten dat het marktaandeel van de binnenvaart daalt ten opzichte van het spoor en wegvervoer. De opstellers van dit rapport concluderen dat er veranderingen nodig zijn in het Europees beleid om de doelstellingen van het Witboek te halen. Er zijn drie beleidspakketten voorgesteld.

##### 1. Vergroten marktaandeel binnenvaart

Om het marktaandeel te vergroten moet het imago verbeterd worden, maar moet er ook een beleid komen om invloed uit te oefenen op de kwaliteit en de prijs van het vervoer, het moet dicht op de markt liggen.

##### 2. Impact ongevallen, luchtvervuiling en klimaatsverandering reduceren.

Op deze externe kosten doet de binnenvaart het aanmerkelijk beter dan het spoor en het wegvervoer om deze voorspong te behouden is een ambitieus Europees beleid nodig. De lange levensduur van schepsmotoren is een probleem daarom zijn er technologieën nodig voor bestaande motoren. En fondsen om nieuwe motoren te financieren. Ook moet er gekeken worden naar brandstofbesparing.

##### 3. Verbeteren marktcondities.

Om de marktcondities te verbeteren is een betere algemene kennis nodig over de binnenvaart en versterking van informatie uitwisseling. De Europese commissie moet voorkomen dat overcapaciteit de markt ontwricht. Er is steun nodig voor innovatie en modernisering van de vloot. Verder moet het tekort aan gekwalificeerd personeel worden aangepakt. De infrastructuur moet worden verbeterd en efficiënter worden gebruikt.

#### Transitiecommissie (rapport).

Ger Veuger doet verslag. Er moest een rapport komen over markten en marktwerking en daar was 3 weken voor om dat rapport te maken. Dit rapport is gemaakt door een professor van Nijenrode en Wageningen. Allereerst moet er een verbetering komen van de registratie van de binnenvaartschepen. Er zijn geen cijfers, sinds het stoppen met de Evenredige vrachtverdeling is er niets meer bijgehouden ondanks dat het wel is beloofd dat het zou worden bijgehouden. Vraag en verwachting van schepen is onbekend, men zegt in Rotterdam wel dat er veel werk komt maar hoeveel weet niemand. De professor zegt dat hij geen andere markt kent waar zo weinig over bekend is als de binnenvaart. Wel heeft de professor kunnen concluderen dat er geen machtevenwicht is. De schipper moet worden losgekoppeld van de bevrachter anders wordt het nooit wat. Er wordt te vaak voor één bevrachter gevaren. Er moet een soort scheidsrechter tussen de partijen komen. Er was veel kritiek van verladers en bevrachters maar er werd niet gezegd dat het nu wel werkt. DhrKraayenveld en de professor gaan verder met brainstormen.

#### Europaforum.

SunnivaFluitsma is daar geweest, samen met Willem Stam en David Twigt. Vorig jaar was het erg interessant omdat toen het Witboek werd gepresenteerd. Nu ging het over vage toekomstplannen, de corridors die een rol moeten gaan spelen en wat er in grote lijnen moet gebeuren in het vervoer. Wat opviel is dat men vooral met veel zaken bezig was, er nog niet aan toe gekomen was of men het van plan was. Daarom hebben wij daar gezegd dat men wel druk bezig kan zijn met al die grootse plannen maar de kleine vaarwegen niet moet vergeten, en dat er nu vele schepen verdwijnen die niet vervangen zullen worden door andere schepen. Dit verhaal werd ondersteund door de CBRB.

Havengeld Rotterdam.

Willem Stam heeft een brief geschreven met een klacht over het feit dat iemand met een oudere motor meer havengeld moet dan een schip met een nieuwe schonere motor. Er is een gesprek geweest waarin veel is besproken, niet alleen over het havengeld maar ook over ligplaatsen, werking WBR, de rol van de ASV versus overige bonden, de opstelling van het havenbedrijf tegenover de binnenvaart in het algemeen (ligplaatsen en dergelijke), etc. Er is in het WBR nooit gesproken om het havengeld te verhogen voor schepen met oude motoren en dat hoort niet zo te gaan. De regeling kon niet meer worden teruggedraaid maar men wilde wel een voorstel wat er met het geld gedaan kon worden. Als voorstel hebben we toen geopperd om het tarief van de walstroom te verlagen. Misschien is subsidie voor een katalysator iets. De leden gaan voor gratis walstroom, dat moet kunnen voor die 10% verhoging.

Donge oevers.

In de Donge wil men veranderingen doorvoeren en de lichtplaatsen staan op de tocht. De ASV en Schuttevaer zijn uitgenodigd op het gemeentehuis. Er is uitgelegd wat de gemeente wil en wij hebben gezegd wat de binnenvaart graag wil. Er wordt verder over nagedacht in de gemeente.

Crisis.

Gerard Kreuse vraagt zich af hoe de ASV denkt bodemtarieven te kunnen handhaven. SunnivaFluitsma antwoordt dat je moet kijken wat haalbaar is, of het in alle tonnages moet of misschien in welke tonnages het gewenst is. Ger Veuger zegt dat het ook alleen nationaal kan, de Evenredige Vruchtverdeling had maar 15 % van de binnenlandse markt en dat is te weinig maar als je 80 % hebt heeft dat zijn uitwerking op de Rijn. Bouke Veltman zegt dat wij roepen dat we bodemtarieven willen en verder willen we het aan de overheid over laten. De SP heeft 5 vragen gesteld aan de minister over bodemtarieven naar aanleiding van het ING rapport. Ger Veuger denkt dat het nu nog te vroeg is om bodemtarieven te realiseren maar er lijkt is van een kentering in zicht. De slinger zit nu nog aan de liberale kant maar hij komt ooit eens terug. Bouke Veltman merkt op dat het misschien iets is om een brief te sturen naar de ING of men met ons in overleg wil.

Sluiting

17.20 de voorzitter sluit de vergadering, dankt iedereen voor zijn aanwezigheid en wenst iedereen een goede reis naar huis.

# Kleine binnenvaart, de moeite waard.



Vijfduizend kilometer vaarweg biedt Nederland bij uitstek de kans om vervoer veilig, goedkoop en milieuvriendelijk te laten plaatsvinden. Zestienhonderd kilometer hiervan bestaat uit kleinere vaarwegen (tot 1.000 ton). De kleine binnenvaart is dé concurrent van vervoer over de weg want zij vervoeren het transport over de haarvaten van de vaarwegen van deur-tot-deur. Nederland is de trotse bezitter van de grootste binnenvaartvloot van Europa. Die vloot is echter incompleet zonder het noodzakelijke deel van de kleine schepen (tot 1.000 ton) die de haarvaten van de vaarwegen kan bedienen.

## De kleine binnenvaart, een ijzige toekomst?

De crisis, de overcapaciteit bij grote schepen en regels waar kleine schepen niet aan kunnen voldoen maakt dat het aantal kleine schepen drastisch is afgenomen\*. Jaarlijks worden tientallen tot wel honderd kleine schepen gesloopt. Kleine schepen bouwen blijkt onrendabel, wat verdwijnt komt nooit meer terug. Bedrijven merken al een tekort aan kleine schepen wat tot logistieke problemen leidt. Conclusie: we moeten de kleine schepen koesteren nu het nog kan.

\*) Tussen de jaren 1981- 2003 is 40% van de kleinere schepen (tot vijftienhonderd ton) verdwenen uit de vrachtaart. Van de kleinste type schip (de spits) is in Europa nog maar 5% over (350 nu tegenover 7.000 2 decennia geleden).



## CCR eisen leiden tot koude sanering kleine schepen.

De technische eisen die door de centrale rijnvaartcommissie (CCR) worden gesteld aan bestaande schepen maken het voortbestaan van kleine schepen onmogelijk. Investerings die nodig zijn om aan deze eisen te voldoen zijn onhaalbaar (een veelvoud van de waarde van het schip) en soms technisch niet uit te voeren. De CCR heeft zelf al geconstateerd dat nut en noodzaak niet aangetoond zijn.<sup>1)</sup> Aan reguliere investeringen voor onderhoud en modernisering komt men niet meer toe. Veel eigenaren van kleine schepen besluiten dan ook om het schip te laten slopen. Dit is niet alleen voor ons schippers onaanvaardbaar, maar ook maatschappelijk onwenselijk.

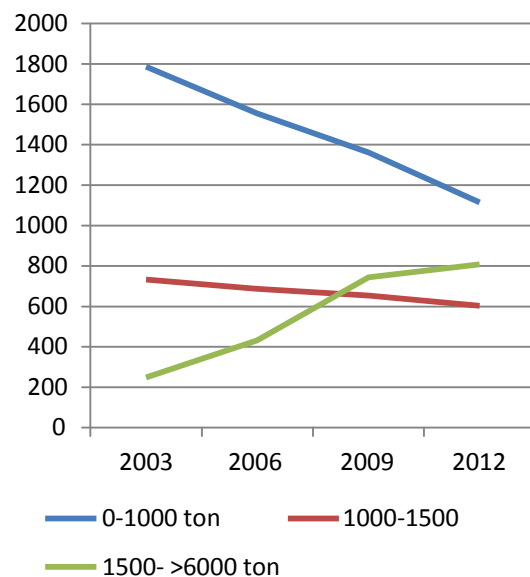
## Op de kleine binnenvaart wordt niet meer gerekend.

Er worden huizen gebouwd langs vaarwegen en havens, wat de bedrijfsactiviteiten belemmert. Bruggen en sluisen zorgen door spertijden dat de binnenvaart op achterstand wordt gezet ten opzichte van vervoer over de weg. Ligplaatsen zijn nauwelijks te vinden. Achterstallig onderhoud zorgt voor oponthoud en onzekerheid over, of en wanneer men bij de klant aan kan komen. Kortom: noch op landelijk, noch op provinciaal, noch op gemeentelijk niveau wordt er werkelijk gekozen voor de (kleine) binnenvaart. Met alle gevolgen van dien.

## De binnenvaart belast het minst.

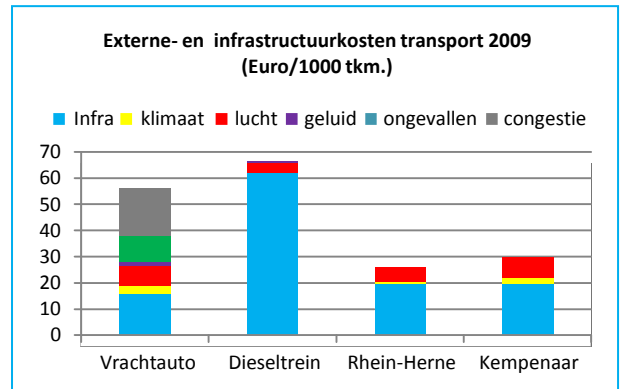
Nederland is distributieland. Maar al dat vervoer zou wel op een verantwoorde manier moeten plaatsvinden, blijkt gevend van goed rentmeesterschap. Daarom ondersteunt de ASV de oproep van de Europese commissie om de maatschappelijke kosten door te berekenen aan de veroorzaker. Tientallen vrachtwagens op de weg kan toch niet beter zijn dan één binnenvaartschip? Wij vragen niet om subsidie, wel om het maken van eerlijke keuzes. Jaarlijks wordt er in, van en door Nederland bijna 1 miljard ton goederen vervoerd (2009). Het aandeel binnenvaart hierin bedroeg 235 miljoen ton. Kleine motorvrachtschepen nemen hiervan 25% voor hun rekening<sup>2)</sup>. Dit houdt 2,4 miljoen vrachtauto's van de weg, 120 kilometer file per dag. Dit maakt de kleine binnenvaart tot de meest veilige, duurzame en betaalbare vorm van transport. Minder uitstoot, minder ongevallen, minder files....tel uit je winst.

Vlootontwikkeling NL 2003-2012.



## De binnenvaart worstelt met vrije markt.

Men roept dat de markt zijn werk moet doen. Dat is onmogelijk in de binnenvaart. Bij faillissementen verdwijnen schepen niet uit de markt, bovendien is een zekere overcapaciteit noodzakelijk om vervoerszekerheid aan de klant te kunnen bieden tijdens vervoerspieken en wanneer bij lage waterstanden schepen maar gedeeltelijk kunnen worden beladen<sup>3)</sup>. Keer op keer is gebleken dat een gezonde binnenvaart alleen kan bestaan bij enige vorm van marktordening, waarbij het onmogelijk moet zijn om beneden de kostprijs te varen. Die conclusie is al getrokken in het verdrag van Rome, de afgelopen jaren hebben het bewijs geleverd. Na het afschaffen van de zogeheten schippersbeurzen in 1998 en het volledig vrijgeven van de markt fluctueren de vrachttarieven sterk, de tarieven voor de kleine schepen zijn structureel met 30% gedaald tot ver onder de kostprijs. Dit kan worden opgevangen door bodemtarieven weer in te voeren. Recentelijk heeft het ING economisch bureau voorgesteld om in de binnenvaart een bodemtarief in te voeren<sup>4)</sup>.



Daarnaast is de markt onvoldoende transparant. Zowel de vraagkant (bedrijven die vracht willen laten vervoeren) als de aanbodkant (de schippers) is afhankelijk van een bevrachter om te weten hoeveel vraag en aanbod er is in de markt. Dit kan anders en beter.

## Een goede toekomst voor de kleine binnenvaart. Wij gaan ervoor!!

De economie heeft een stabiele binnenvaart nodig. Dan is de politiek ook verplicht stappen te zetten om het voortbestaan van deze sector te waarborgen. De ASV (Algemeene SchippersVereeniging) doet er alles aan om u ervan te doordringen dat er onmiddellijk iets moet gebeuren om de schippers weer enig vertrouwen in de toekomst te geven. Dat vertrouwen is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat meer dan 60 plaatsen aan kleine vaarwegen in Nederland niet gedwongen over hoeven te stappen naar vervoer over de weg<sup>5)</sup>. In 2020 zullen we ten opzichte van 2009 zo'n 70.000 extra vrachtwagens op de weg hebben, en zijn talloze bedrijven onbereikbaar voor vervoer over water omdat de kleine schepen nu gesloopt worden. Gevolg: meer uitstoot, meer verkeersslachtoffers, meer files, hogere transportkosten. We moeten koesteren wat er nog is zodat we deze productiemiddelen zo lang mogelijk kunnen inzetten. **Onze aanbevelingen:**

- **Vervoer per schip moet actief, financieel en beleidsmatig, gestimuleerd worden. Veilig, duurzaam en betaalbaar transport is niet mogelijk als het voor de schippers onbetaalbaar wordt.**
- **Onzinnige, overbodige (technische) eisen en regelgeving uit Brussel (EU) en Straatsburg (CCR) moet niet leiden tot het verdwijnen van kleine schepen.**
- **Bestaande schepen met een bouwjaar van voor 1985 moeten gevrijwaard worden om aan nieuwbouweisen te voldoen, behalve in het geval van om- ver- of nieuwbouw.**
- **Kleine vaarwegen moeten meer prioriteit krijgen om te vermijden dat, door het dichtslibben en sluiten van kleine vaarwegen, steden onbereikbaar worden voor binnenvaart.**
- **Er dient een systeem van markttransparantie te komen.**
- **Er moet, i.s.m. de ons omringende landen, een verbod komen op het vervoeren onder de kostprijs.**
- **De maatschappelijke kosten van transport moeten worden doorberekend aan de veroorzaker van die kosten.**

De doelstelling van o.a. de Europese Unie is: Een 'modal shift' van 30% wegvervoer, naar water en spoor' in 2030, en 50% in 2050<sup>6)</sup>. De binnenvaart kan daar een essentiële schakel in zijn. De schepen zijn er nu nog, de infrastructuur ligt er nu nog. De schippers willen graag de goederen af bijven leveren bij die talloze bedrijven die op ons kunnen rekenen. De binnenvaart is een betrouwbare partner waar afspraken mee te maken valt. De schippers leveren 'just in time' de goederen en als het nodig is zetten we er 'een tandje bij'. Maar dat kan alleen als we kunnen investeren in zaken die noodzakelijk zijn voor een goede bedrijfsvoering. Daarom vragen we aan u: zet u er een tandje bij om die toekomst mogelijk te maken. In uw eigen belang!!

**Wilt u meer informatie: mail naar : [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl) of bel : 0611 887 791 / 0653 801 460.**

**Bekijk ook de website : [www.algemeeneschippersvereniging.nl](http://www.algemeeneschippersvereniging.nl)**

Bronvermelding: 1) VBD; Auswirkungen von Übergangsbestimmungen von den technische Vorschriften für Binnenschiffe, 2) CBS, 3) NICE; Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart, 4) ING; Herstel pad binnenvaart loopt vertraging op, 5) SP; Klein schip in zwaar weer, 6) EC; Witboek transport.

**Classes de voies navigables (CEMT)  
Classes of navigable waterways (ECMT)**

- █ **Classe VII : convois de 14500 tonnes à 27000 tonnes**  
Class VII : convoys from 14,500 tons to 27,000 tons
- █ **Classe VI : convois de 3200 tonnes à 18000 tonnes**  
Class VI : convoys from 3,200 tons to 18,000 tons
- █ **Classe V : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes**  
Class V : vessels from 1,500 to 3,000 tons, convoys from 1,600 to 6,000 tons
- █ **Classe IV : bateaux de 1000 à 1500 tonnes, convois de 1250 à 1450 tonnes**  
Class IV : vessels from 1,000 to 1,500 tons, convoys from 1,250 to 1,450 tons
- █ **Classe III : bateaux de 650 à 1000 tonnes**  
Class III : vessels from 650 to 1,000 tons
- █ **Classe II : bateaux de 400 à 650 tonnes**  
Class II : vessels from 400 to 650 tons
- █ **Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes**  
Class I : vessels from 250 to 400 tons
- █ **Voie non dédiée au transport ou non navigable**  
Waterway non-dedicated to transport or unnavigable



**Vaarwegen in Nederland naar vaarwegclassificering (maximale afmetingen).**

**Wat is een klein schip.**

Klasse	Scheepstype	Lengte	Breedte	Diepgang	Tonnage = aantal vrachtwagens
CEMT I	Spits	38,5 m	5.05 m	2.20 m	350 ton = 14 trucks
CEMT II	Kempenaar	55 m	6.60 m	2.59 m	655 ton = 22 trucks
CEMT III	Dortmunder	67 m	8.20 m	2.50 m	1.000 ton = 40 trucks
CEMT IV	Rijn-Herne	85 m	9.50 m	2.50 m	1.350 ton = 54 trucks

**Als de schepen tot 1000 ton uit de markt verdwijnen zijn de volgende plaatsen in Nederland niet meer bereikbaar voor binnenvaart vervoer:**

- Groningen :** Hoogkerk, Nieuweschans, Lauwersoog.
- Friesland :** Dokkum, Bolsward, Makkum.
- Drenthe :** Gehele provincie (behalve Meppel) o.a. Assen, Coevorden, Hogeveen, Emmen.
- Overijssel :** Hardenberg, Gramsbergen, Vroomshop, Vriezenveen.
- Flevoland :** Alle drie Flevopolders o.a. Almere, Lelystad, Emmeloord, Dronten, Swifterbant.
- Noord Holland :** Schagen, Middenmeer, Aalsmeer, Halfweg, Oudekerk a/d Amstel, Uithoorn, Hilversum, Heerhugowaard, Winkel, Kolhorn, Medemblik, Slootdorp.
- Zuid Holland :** Delft, Den Haag, Bodegraven, Leiden, Lisse, Hillegom, Haastrecht, Middelharnis, Spijkenisse, Brielle.
- Utrecht :** Woerden, Oudewater, Amersfoort.
- Gelderland :** Doetinchem, Uft, Geldermalsen.
- Zeeland :** Zierikzee, Goes.
- Limburg :** Weert, Nederweert.
- Brabant :** Eindhoven, Lieshout, Son, Breugel, Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Tilburg

**Dit is geen complete opsomming. Veel meer plaatsen in Nederland en Europa zullen onbereikbaar worden.**

## Provinciale Staten - Pamflet

Onderstaande brief heeft de ASV meegestuurd met het pamflet "kleine binnenvaart de moeite waard"

Aan commissieleden van Provinciale Staten

Rotterdam, juli 2012

betreft: pamflet "kleine binnenvaart de moeite waard"

Geacht Statenlid

Hierbij hebben wij de eer u het pamflet "kleine binnenvaart, de moeite waard" aan te bieden.

Dit pamflet heeft tot doel kort en bondig een overzicht te geven van de problematiek waar de kleine binnenvaart mee worstelt; oorzaak en gevolg van het verdwijnen van die kleine schepen, nu en in de toekomst. U zult zien dat dit ook grote gevolgen heeft voor uw provincie zowel op gebied van veiligheid, milieu, congestie als (beperking van) vervoersmogelijkheden.

Wij hebben ons uiterste best gedaan de problematiek duidelijk te schetsen maar mochten er nog vragen zijn of de wens om over een (extra) papieren versie van de pamfletten te beschikken doet zich voor, dan horen wij dat graag.

Wij hopen dat u het belang inziet van het voortbestaan van de kleine binnenvaart voor uw provincie en dat u zich dan ook op provinciaal gebied zult inzetten om dit tij te keren. Daarnaast is het van essentieel belang dat u de landelijke politiek zult doordringen van de noodzaak van het voortbestaan van de kleine binnenvaart. U heeft ongetwijfeld invloed op de landelijke politiek, daarom vragen wij u...gebruik die invloed voor uw eigen belang.

Mocht u willen dat wij een nadere uitleg geven dan zijn we daar natuurlijk van harte toe bereid.

Wij hopen u hiermee voorsnog voldoende op de hoogte gesteld te hebben en zeggen u bij voorbaat dank voor de getoonde interesse.

## Vragen en opmerkingen vanuit de SP aan de minister

De leden van de SP-fractie zijn positief over de voorkeursbeslissingen voor de Prinses Beatrixsluizen en sluis Eefde. De leden zijn het eens met de minister dat een optimaal netwerk van vaarwegen de concurrentiekracht van de binnenvaart in Nederland zal versterken. Zij maken zich wel zorgen over de staat van andere sluizen in Nederland. Op termijn zullen er meer knelpunten op de vaarwegen ontstaan door achterstallig onderhoud aan sluizen. Bijvoorbeeld de Kreekraksluis, Sluis Delden en Volkeraksluis. Deelt de minister de mening dat meerdere sluizen op korte termijn moeten worden aangepakt en zo ja hoe denkt de minister hier op in te gaan zetten?

Het achterstallige onderhoud van de vaarwegen in Friesland en Groningen wordt deels aangepakt door deze onder het beheer van het Rijk te laten vallen. De Provincies houden de zijtakken Van Harinxmakanaal en Wijnschoterdiep/Rensel in eigendom, omdat het Rijk deze heeft afgekocht. De leden van de SP-fractie vinden het wel van belang dat de minister aangeeft bij de provincies dat deze zijtakken goed onderhouden moeten worden door de Provincie. Ook de haarvaten van het vaarwegennet zijn van groot belang. Zijn hier afspraken overgemaakt en kan de minister dit toelichten?

Niet alleen de vaarwegen in Friesland en Groningen hebben last van achterstallig onderhoud. De leden vragen zich af hoe andere vaarwegen worden aangepakt? Neem de Brabantse & Limburgse kanalen waar 3,8 miljoen ton lading over wordt vervoerd naar, overwegend door kleine schepen. Om deze kanalen in de toekomst goed te kunnen blijven benutten en te voorkomen dat een omgekeerde modalshift richting wegvervoer plaatsvindt, is het van groot belang vitale onderdelen van deze kanalen goed te blijven onderhouden en bij vervanging aan te passen aan actuele scheepdimensies. Nu al is sprake van achterstallig onderhoud en diepgangproblemen. De leden van de SP-fractie vragen ook hier aandacht voor.

Verder willen de leden van de SP-fractie nogmaals aandacht vragen voor de CCR-regels die het voorbestaan van veel kleine binnenvaartschepen in gevaar brengt omdat deze aan onmogelijke eisen zouden moeten gaan voldoen. De minister heeft n.a.v. vragen van de SP-fractie toegezegd om er aan te werken deze achterlijke eisen van tafel te krijgen. Heeft de minister al iets bereikt om deze eisen van tafel te krijgen? De leden van de SP-fractie krijgen daar graag een toelichting op.

Is de minister het met de leden van de SP-fractie eens dat de CCR-regels eens dat de meeste van deze regels niets te maken hebben met veiligheid maar meer met doorgeslagen bureaucratie? In 2001 is er in opdracht van de Duitse minister van verkeer een onderzoek gedaan naar de gevlogen van overgangsbepalingen voor binnenvaartschepen. Forschungsbericht FE-Nummer: 30.318/2000. De uitkomst was toen dat de veiligheidstechnische voorschriften voor bestaande schepen voldoende zijn. Vanwaar dan tien jaar later deze absurde regels vanuit het ROSR? Terwijl juist de binnenvaart over het algemeen een zeer veilige manier van transport is. Kan de minister verder nog toelichten welke middelen ze heeft om de ondergang van de kleine binnenvaart door deze regels te voorkomen?

De leden van de SP-fractie staan positief tegenover Loodsplicht Nieuwe Stijl. Kan de minister alleen nog ingaan op de mogelijke nadelige uitwerking van de Loodsplicht Nieuwe Stijl voor de short sea schepen?

De leden van de SP-fractie zijn het eens met de minister dat er een bestendig beeld moet zijn voordat ze maatregelenpakket kan samenstellen ten aanzien van de luchtkwaliteit Maasvlakte2. Het rapport is wel volgens de leden wel aanleiding om er met grote zorg en aandacht naar te blijven kijken.

## Schriftelijk overleg zee- en binnenvaart

28 juni jl. was er in de Tweede kamer een schriftelijk overleg zee- en binnenvaart. Hieronder heb ik de vragen en antwoorden die binnenvaart aangaan verzameld. Het gaat over duurzaamheid, onderhoud vaarwegen en sluisen, en de CCR eisen.

Ron

### Reactie van de minister

#### Inleiding

Hierbij zend ik u mijn reacties op de vragen en opmerkingen die enkele fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 28 juni 2012 aan mij hebben voorgelegd. Ik zal mijn reacties ordenen naar onderwerp. Allereerst de vragen over binnenvaart (duurzaamheid, CCR, infrastructuur), daarna die over loodsgeldtariefstructuur, de zoetwaterveren, luchtkwaliteit 2<sup>e</sup> Maasvlakte. Ik sluit af met een antwoord op enkele toezeggingen uit het Algemeen Overleg binnenvaart van 19 januari 2012.

#### Binnenvaart.

##### Duurzaamheid

De leden van de VVD-fractie vragen welke rol ik zie voor de overheid met betrekking tot het initiatief de «Innovatieschuur», gericht op vergroening van de bestaande vloot.

De Innovatieschuur beoogt slimme technologische maatregelen te ontwikkelen waarmee op kosteneffectieve wijze bestaande binnenscheepsmotoren schoner gemaakt kunnen worden. Ik heb vorig jaar juist om deze reden de Milieuverbeterplannen gelanceerd. Na een uitvraag binnen de sector, die op brede belangstelling mocht rekenen, zijn uiteindelijk vier projecten gegund, die momenteel in uitvoering zijn. De kennis die in deze demonstratieprojecten wordt ontwikkeld, komt ter beschikking aan de gehele binnenvaartsector. Ik heb hier in totaal €2,5 mln in geïnvesteerd. Ik zal de resultaten van de milieuverbeterplannen actief delen met de initiatiefnemers van de Innovatieschuur, opdat beide acties elkaar maximaal kunnen versterken.

De leden van de VVD-fractie vragen verder welke mogelijkheden ik zie om de transparantie over groene schepen te vergroten – bijvoorbeeld door middel van labels of een directe koppeling van vraag en aanbod – en daarmee de sector verder te vergroenen.

Vorig jaar is op initiatief van de sector de Green Award voor de binnenvaart gelanceerd. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft een startsubsidie verleend. Het doel hiervan is dat schone schepen herkend worden, en dat verladers een instrument aangereikt krijgen om schone schepen te kiezen. Binnenschepen die aan bepaalde duurzaamheidseisen voldoen, komen in aanmerking voor een certificaat. Verschillende organisaties, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam en enkele banken, bieden financiële voordelen aan houders van een Green Award Binnenvaart. Inmiddels hebben al 300 binnenschepen een dergelijk certificaat.

##### CCR-regels met betrekking tot kleine schepen

De leden van de SP-fractie vragen van mij een reactie op de noodzaak en gevolgen van CCR-regels voor kleine schepen.

Tijdens het algemeen overleg van 19 januari j.l. heb ik de Kamer toegezegd haar op de hoogte te houden van de stand van zaken in de CCR, en daarover in de tweede helft van 2012 te rapporteren. Zoals ik destijds al aangaf, gaat het hier hoofdzakelijk om het ter discussie stellen van afspraken die in het verleden in internationaal verband, en in overleg met de Europese binnenvaartorganisaties, zijn gemaakt. Daarvoor is internationale besluitvorming met unanimititeit nodig en dat is een complex proces. Ik zal uw Kamer over de voortgang daarvan na de zomer, samen met de rapportage over de voortgang van het Transitiecomité, nader informeren.

#### Infrastructuur

##### Twentekanalen

De leden van de CDA-fractie en de ChristenUnie-fractie vragen mij verder naar de voorkeursbeslissing over de opwaardering van de Twentekanalen en de samenhang met het achterstallig onderhoud.



Ik pak vanwege samenhang en efficiencyoverwegingen de opwaardering en het achterstallig onderhoud samen aan. Op dit moment worden de planstudie Verruiming Twentekanalen fase 2 en de ramingen voor het integraal onderhouden en verruimen van de Twentekanalen opgesteld. Deze ramingen zijn naar verwachting dit najaar definitief. Op basis daarvan is eind 2012 een voorkeursbeslissing voor de verruiming (fase 2) van de Twentekanalen voorzien, conform de afspraken in het MIRT. De oplevering is voorzien in 2017. Ik zal de Kamer, conform mijn toezegging tijdens het AO van 28 juni jl, hierover eind dit jaar nader informeren.

### **Sluizen algemeen**

De leden van de CDA-fractie stemmen in met de aanpak van de Beatrixsluis maar vragen zich af in hoeverre op andere vaarwegen wordt ingespeeld op de schaalvergroting van binnenvaartschepen.

Bij infrastructuraanpassingen aan kunstwerken is zowel het oplossen van de wachttijdproblematiek als het inspelen op schaalvergroting belangrijk. Schaalvergroting van binnenvaartschepen wordt meegenomen in het ontwerp van varianten bij MIRT-projecten. Dit is bijvoorbeeld gedaan bij de vaarweg Lemmer-Delfzijl en de Maasroute. Op basis van vlootverwachtingen, de streefbeeld en de kosten-batenverhoudingen van oplossingen wordt steeds bezien op welke manier er op schaalvergroting wordt ingespeeld.

De leden van de SP-fractie zijn positief over de voorkeursbeslissingen voor de Prinses Beatrixsluizen en sluis Eefde, maar vragen naar de staat van andere sluizen in Nederland en of ik van mening ben dat bijvoorbeeld de Kreekraksluis, Sluis Delden en Volkeraksluis op korte termijn moeten worden aangepakt.

Voor de andere sluizen in Nederland geldt dat we in de Nationale Markt- en Capaciteitanalyse Vaarwegen (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 196) hebben geanalyseerd welke sluizen er op termijn een capaciteitsknelpunt zullen gaan vormen. Naast sluis Eefde en de Beatrixsluizen, worden ook capaciteitsknelpunten verwacht bij o.a. de Kreekraksluizen, sluis Delden en de Volkeraksluizen. Voor de Volkeraksluizen loopt nu een MIRT-verkenning en voor de andere twee sluizen is het besluit om een verkenning te starten aan mijn opvolger.

Binnen het programma om het achterstallig onderhoud op de rijksvaarwegen weg te werken, worden verder ook de onderhoudsachterstanden bij verschillende sluizen aangepakt. Dit programma loopt tot en met 2016.

De omvang en planning van vervanging van de kunstwerken daarna is nog onzeker. Hierover vindt pas besluitvorming plaats als er meer informatie is. In het verlengde Infrastructuurfonds is voor het Beheer en Onderhoud van wegen, vaarwegen, spoor en water voor in de periode 2021–2028 een reservering getroffen van €24,4 miljard (zie tevens Kamerstuk 32 500 A, 32 660, nr. 83).

### **Sluis Terneuzen**

De leden van de CDA-fractie vragen mij naar meer inzicht in de verdeelsleutel van de afspraken over de nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen.

Een goede toegankelijkheid van de kanaalzone Gent Terneuzen is een gezamenlijk Vlaams-Nederlands belang. De nieuwe grote zeesluis biedt enerzijds een oplossing van het knelpunt van oplopende wachttijden voor de binnenvaart en anderzijds biedt de zeesluis als enige alternatief een oplossing voor het schaalprobleem en groeiperspectief voor de Zeeuwse Delta. De aanleg van de nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen en de kanaalaanpassingen (waaronder de kunstwerken) zijn met elkaar verbonden en zijn geraamd op zo'n €2 miljard:

- De nieuwe sluis wordt geraamd op €1 005 miljoen (€930 miljoen + €75 miljoen voor 30 jaar onderhoud, excl. BTW, prijspeil 2008)
- De kosten van de kanaalaanpassingen (inclusief kunstwerken) zijn geraamd op bijna €1 miljard (excl. BTW, prijspeil 2008).

Nederland draagt €141,9 miljoen bij voor de sluis (en het onderhoud gedurende 30 jaar) en maximaal €150 miljoen (een lump sum van 15 procent van de totale kosten van de sluis) voor alle additionele kosten voor kanaalaanpassingen op Nederlands grondgebied als gevolg van de keuze voor de grote zeesluis. Daarnaast komen uiteraard de voorziene vervangingskosten van kunstwerken op Nederlands grondgebied voor rekening van Nederland, die noodzakelijk zijn vanwege het bereiken van het einde van de technische levensduur.

De MKBA scoort voor Vlaanderen en Nederland samen inderdaad positief in het scenario voor hoge economische groei. In de overige twee scenario's scoren de beide andere alternatieven beter. Deze sluisalternatieven bieden echter geen oplossing voor het schaalprobleem.

In de verkenning is er van uitgegaan dat in een GE scenario in 2040 een volume van zo'n 120 miljoen ton de kanaalzone zal aandoen. Voor de te behalen baten zijn de transportkosten leidend. Hoe minder oponthoud een lading heeft, hoe lager de transportkosten zijn en hoe hoger de baten zijn. De grote zeesluis levert het hoogste tijdvoordeel.

In het licht van de baten voor Vlaanderen en Nederland en de kosten die beide landen dragen kan ik zeggen dat mijn overeenkomst met minister Crevits over de grote nieuwe zeesluis bij Terneuzen evenwichtig is.

### **Sluis Eefde**

De leden van de CDA-fractie willen graag meer inzicht in de totale schade, die de overheid heeft geleden bij de stremming van sluis Eefde eerder dit jaar. Ook willen ze graag meer informatie over de verleende voorschotten en schade voor bedrijven.

De kosten voor het Rijk die zijn gemoeid met de herstelwerkzaamheden van de sluisdeur bedragen naar verwachting ca. € 3,75 mln. De kosten voor de rijksoverheid kunnen verder oplopen als er aanvullend schadevergoedingen moeten worden uitbetaald.

Er zijn 16 verzoeken op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 bij mij ingediend. Circa 10 bedrijven hebben aangegeven dat zij, niet op grond van de Regeling maar, op basis van het civiele aansprakelijkheidsrecht schadevergoeding zullen eisen. Eén bedrijf heeft aangegeven een civiele schadevergoeding te willen vorderen van € 6,5 miljoen. De andere bedrijven hebben dat nog niet bekend gemaakt.

De Regeling maakt het mogelijk om een voorschot te krijgen. Daarvan hebben twee schippers gebruikt gemaakt. De voorschotprocedure is laagdrempelig. Het indienen van een schriftelijk verzoek is voldoende. Rijkswaterstaat heeft de schippers actieve ondersteuning aangeboden bij het opstellen van hun verzoek. Na verkregen advies van een externe commissie zijn in februari aan beide schippers voorschotten uitgekeerd. Er is soepel omgegaan met de eisen voor spoedeisendheid (in totaal ging het om 1 x € 17 000,- en 1 x € 6 000,-).

De totale hoogte van de claims is nog niet geheel bekend. In een aantal gevallen zijn de claims namelijk niet onderbouwd.

Een onafhankelijke commissie beoordeelt de schadeclaims en zal mij hierover adviseren. Ik verwacht dat de conceptbeoordelingen eind juli aan mij en aan de verzoekers zullen worden voorgelegd door de commissie. Daarna volgt de definitieve besluitvorming.

### **Onderhoud**

De leden van de SP-fractie vragen mij naar de afspraken over het onderhoud op de zijtakken van de Fries-Groningse kanalen.

Ik vind het met u van belang dat de provincies hun onderliggende en aansluitende netwerken goed onderhouden. Ook de provincies zijn deze mening toegedaan.

In het nieuwe convenant zijn hiervoor middelen beschikbaar gesteld, zodat de provincies deze vaarwegen in de toekomst kunnen onderhouden vanuit hun eigen verantwoordelijkheid.

Ik vertrouw er op dat de provincies dit goed oppakken. In Groningen is al gestart met het onderhoud van het Winschoterdiep. In de provincie Friesland zal de afkoopsom naar verwachting ook verstandig worden besteed.

De leden van de SP-fractie willen graag van mij weten hoe het onderhoud op bijvoorbeeld de Brabantse en Limburgse kanalen wordt aangepakt, ook in relatie tot kleine schepen en modal shift. De aanpak van de geconstateerde achterstanden op Limburgse en Brabantse kanalen is onderdeel van het programma waarin het achterstallig onderhoud tot en met 2016 wordt weggewerkt. Ik onderken het belang om deze kanalen ook in de toekomst goed te blijven onderhouden. Verder wordt via het programma Beter Benutten met de regio gewerkt aan een overeenkomst om vanaf 2013 de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal aan te passen, zodat er verlengde klasse II-schepen kunnen varen. Het betreft een gezamenlijke investering door de betrokken gemeenten, de provincie en het rijk. Voorwaarde hiervoor is dat de decentrale overheden met regionale bedrijven een overeenkomst sluiten om 460 vrachtwagens per etmaal van de weg naar de binnenvaart te verplaatsen.

## Ons Recht

In België is een vakbond herrezen, het aloude ONS RECHT heeft ons een bericht gestuurd, waar de ASV op geantwoord heeft. Ter informatie vindt u hieronder de mailwisseling tussen ONS RECHT en ASV.

Bericht van ONS RECHT:

Geacht bestuur,

Ons Recht / Notre Droit is achter de schermen tot januari van dit jaar druk bezig geweest met de noodzakelijke aanpassingen van de statuten, daar we hier afhankelijk waren van de ambtenarij heeft dit het nodige geduld en moeite gekost, één van de belangrijke aanpassingen was om de organisatie om te vormen van een VZW naar een IVZW (internationaal) om ook buiten onze landsgrenzen actief te mogen zijn. Onze organisatie steekt in een nieuw jasje en is daarbij nu operationeel.

Vanaf het begin heeft de organisatie als doelstelling een lobbyist te betrekken om sneller veranderingen te kunnen bekomen omtrent de problematiek die zich momenteel afspeelt in de binnenvaart op zowel Europees als op nationaal vlak, we kunnen u nu meedelen dat we lobbyist hebben kunnen aantrekken die voor de sector wilt opkomen en de nodige dossiers rechtstreeks bij de juiste instanties gaat afgeven en vooral de juiste personen wil overtuigen over de preciaire situatie waarin we beland zijn als gevolg van de crisis. We hebben in het verleden moeten vaststellen dat dossiers via de normale weg niet op hun eindbestemming geraken waardoor er niets veranderd. Er zijn veel zaken te bepleiten, maar we zullen in eerst instantie prioriteiten moeten stellen omtrent de meest actuele en noodzakelijke bekommernissen voor onze sector.

Wij zijn de mening toegedaan dat we eerst de volgende zaken moeten bepleiten op Europees niveau:

1. Het bekomen van kostprijs-dekkende vervoerstarieven voor de sector.
2. Het bepalen per scheepscategorie van de kostprijs.
3. Het oprichten van een capaciteits-monitoringsinstantie die eventuele overcapaciteit kan terugdringen en vlootuitbreiding kan voorkomen in oververzadigde scheepscategorieën.
4. Het aantonen van de deloyale concurrentie tussen de Europese vloten op economisch, fiscaal, sociaal vlak, enz.

Om dit alles te kunnen verwezenlijken hebben we uiteraard de medewerking nodig van heel de sector. We zijn allerlei dossiers aan het samenstellen zodat we kunnen aantonen dat we onder de werkelijke kostprijs moeten werken, dit aan de hand van een overzicht van de gemiddelde vrachtprijzen vanaf 2006 tot nu, dit in vergelijking met de variabele kosten (brandstoffen, havengelden, commissie etc.). Om een kostprijs te bepalen moeten we aantonen wat onze kosten zijn, daarom zijn we een overzicht aan het opstellen met betrekking tot de kosten voor onderhoud en vernieuwingen (slijtage, keuringen enz.) de berekening kunnen per kalenderdag weergegeven worden om aan te tonen welke onze kosten zijn en deze minstens te kunnen vorderen voor onze ondernemingen.

1. Uw lidmaatschap bij OR/ND (kosten hiervoor 0.25 € cent per ton per jaar) is meer dan noodzakelijk om een lobbyist te kunnen behouden en om erkent te worden als sectorvertegenwoordiger.
2. Zoveel mogelijk informatie door geven aan de organisatie om de dossiers zo volledig mogelijk te kunnen opmaken, hiervoor hadden we graag van u de volgende gegevens ontvangen.
  - a) Herkomst en bestemming
  - b) Reistijden
  - c) Vrachtprijs
  - d) Ingeladen gewichten
  - e) Toeslag percentage ( KWZ, gasolie toeslag)

Die gegevens kunnen en mogen ook van niet-leden komen zolang ze correct zijn, het liefste in een Excel bestandje, mocht u daar niet mee overweg kunnen, is de oude methode ook welkom (geschreven op een A4). Ter ondersteuning van de gegevens die u ons meedeelt kan het wel gebeuren dat naar bewijzen wordt gevraagd (Bevrachtingovereenkomst). De gegevens zullen vertrouwelijk behandeld worden, er zullen in geen geval in een dossier persoonlijke gegevens worden vermeld. Wij zijn er ons van bewust dat dit een inspanning van u vergt en zouden het u niet vragen als we niet de mening zouden zijn toegedaan dat deze informatie er werkelijk toe doet, het volstaat niet langer enkel te blijven roepen dat het slecht gaat, we moeten met harde cijfers komen waar ze niet meer omheen kunnen, tot nog hebben we bij vergaderingen met instanties steeds cijfers en bewijzen op tafel gelegd, dit wordt heel sterk toegejuicht bij de verschillende instanties, ze melden ons telkens

weer dat dit nooit gedaan wordt en indien we verandering willen er nood is aan dossiers met realistische cijfers zodat de instanties zich een beeld kunnen vormen van onze problemen.

U kunt zich bij ons aansluiten via mail op volgend adres: [sec@onsrecht.org](mailto:sec@onsrecht.org)

Wij zijn ervan overtuigd dat indien er massaal ingeschreven wordt er op korte termijn iets kan veranderen, zonder middelen en medewerking van u verliezen we nog meer van onze kostbare tijd en worden we ondertussen verder afgeslacht, misschien moet u uzelf de vraag stellen, wat u te verliezen heeft indien u zich zou aansluiten? We zijn bijna alles al kwijt en gaan we werkelijk alleen maar toekijken of gaan we eindelijk de strijd aan!!!

We hebben het over 0.25 cent per ton aan lidgeld die dient om de sector en zodoende onze bedrijven te redden van de slachtbank, laat de boodschap duidelijk zijn: Er valt geen tijd meer te verliezen, we wensen niet langer uitgebuit te worden door derden die daardoor goed geld aan ons verdienen, het is hoog tijd dat we zelf onze zaken in handen nemen in plaats van passief toe te kijken.

Samen staan we veel sterker.

Het Ons Recht Team

De enige organisatie die bestuurd wordt door binnenvaartondernemers, zonder belangenvermenging.

\*\*\*\*\*

Antwoord van de ASV:

Wij hebben uw oproep ontvangen en staan achter uw doelstellingen, maar als het goed is bent u daar al van op de hoogte. U weet hopelijk dat wij als ASV al geruime tijd pleiten voor bodemtarieven en markttransparantie. Dat hebben wij ook binnen de ESO gedaan waar wij helaas helemaal alleen in deze stonden, maar ook dat weet u ongetwijfeld. Wij zitten hierin dus op een lijn en het zou ons heel wat waard zijn als wij in deze kunnen samenwerken. Op dit moment hebben wij wel een grote politieke partij bereid gevonden deze gedachte namens ons uit te dragen en keer op keer worden er daarom vragen gesteld aan de minister door vertegenwoordigers van deze partij, hierover (SP= socialistische Partij).

U weet misschien ook dat er wat ons betreft naast de economische situatie nog een ander punt een rol speelt. De CCR blijft vasthouden aan het feit dat alle bestaande schepen met terugwerkende kracht moeten voldoen aan nieuwbouweisen. In Nederland wordt daar heel streng op gecontroleerd en dat heeft tot gevolgen dat er iedere week veel kleine schepen gesloopt worden. U denkt misschien dat dat uw probleem niet is maar ondertussen is er werkelijk een tekort aan kleine schepen (vooral spitsen) aan het ontstaan. Dat heeft tot gevolg dat de klanten uitkijken naar andere vervoersmodaliteiten. Oftewel, bij iedere gesloopt klein schip verdwijnt er nog een omdat we klanten kwijt raken. Ik weet dat u zich in het verleden ook tegen die regelgeving van de CCR gekeerd heeft. Ik lees er nu echter niets over. Ik kan alleen maar raden waarom dat uit uw aandacht ontsnapt is. Nu weet ik dat de keuringen tot nu toe in België soms wat soepeler verlopen en misschien zijn daarom de gevolgen voor Belgische schepen (nog) niet zo groot.

Kunt u mij vertellen hoe u met deze problematiek om wilt gaan?

Nogmaals: samen staan we sterker en wij zouden het erg op prijs stellen samen te werken met uw organisatie.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wacht op uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

-----  
Geachte heer van der Bijl,

Zoals ik al had aangegeven heb ik uw oproep besproken op de ASV denktank en bestuursvergadering. Ik kan u meedelen dat (niet verrassend) iedereen verheugd is over uw inzet en helemaal achter uw doelstellingen staat.

Tegelijkertijd zijn wij samen met de SP (volgens peilingen nu de grootste partij van Nederland) druk bezig om een pamflet te maken voor de overige partijen aangezien er hier binnenkort verkiezingen zijn. Wij zullen alle politici opbellen, het pamflet sturen en dan weer bellen met het doel gesprekken te organiseren hierover. We merken dat inmiddels de binnenvaart weer wat meer een onderwerp is bij de verschillende partijen en dat willen wij verder uitbouwen.

onze aanbevelingen in dat pamflet zijn:

- \* Vervoer per schip moet actief, financieel en beleidsmatig, gestimuleerd worden. Veilig, duurzaam en betaalbaar transport is niet mogelijk als het voor de schippers onbetaalbaar wordt.

- \* Onzinnige, overbodige (technische) eisen en regelgeving uit Brussel (EU) en Straatsburg (CCR) moet niet leiden tot het verdwijnen van (kleine) schepen.

- \* Bestaande schepen met een bouwjaar van voor 1985 moeten gevrijwaard worden om aan nieuwbouweisen te voldoen, behalve in het geval van om- ver- of nieuwbouw (aan het schip.)

- \* Kleine vaarwegen moeten meer prioriteit krijgen om te vermijden dat, door het dichtslibben en sluiten van kleine vaarwegen, steden onbereikbaar worden voor binnenvaart.

- \* Markttransparantie en een zekere vorm van marktordening zijn noodzakelijk om te voorkomen dat de binnenvaart ten onder gaat aan de vrije markt.

- \* De maatschappelijke kosten van transport moeten worden doorberekend aan de veroorzaker van die kosten.

- \* Vervoer onder kostprijs moet worden verboden . (in samenspraak met de ons omringende landen)

***Hierna heeft er veel mailwisseling plaatsgevonden. Wij hebben ONS RECHT uitgenodigd om in de najaarsvergadering de leden toe te spreken.***

# BBU

Aan het bestuur van de BBU

Rotterdam, 11 juli 2012

Geachte bestuurders van de BBU,

Onlangs heeft er een overleg plaatsgevonden tussen het bestuur en de denktank van de ASV. Tijdens dit overleg is het concept beleidsplan van de BBU, en het voorstel om digitale rondes te houden tussen ASV en BBU, besproken.

Het beleidsplan van de BBU is in de denktank van de ASV positief ontvangen. Dit bevestigt de constatering, die tijdens het bestuurlijk overleg van 10 mei jl. naar voren kwam, dat schippers het op 90% van de dossiers met elkaar eens is.

Om één en ander vorm te geven en een stap voorwaarts te zetten, wil het bestuur van de ASV hierbij een aantal onderwerpen aandragen om te dienen voor een initiërende digitale informerende ronde. Het lijkt ons een goed begin om daaraan voorafgaande dit te starten met een bijeenkomst waarin we wat kunnen brainstormen over een aantal zaken uit uw beleidsplan. Dit is ook in lijn met de afspraak die ik met de heer Kreuze heb gemaakt om nog eens met elkaar om de tafel te zitten betreffende het CCR gebeuren.

De digitale rondes die daarna kunnen volgen zien wij als een positieve impuls voor de zowel de ASV, als de BBU, om op een groot aantal dossiers constructief samen te werken.

We willen dus (ook gezien het gesprek dat ik met de heer Kreuze heb gehad) een gesprek organiseren waar het beleidsplan van de BBU aan ten grondslag ligt.

Vanuit dat beleidsplan willen we in ieder geval de volgende onderdelen bespreken:

## **Periode 2012- 2017 specifiek:**

- 1.1 structurele overcapaciteit (en hoe daar mee om te gaan)
- 1.3 uitdoven van de vloot schepen <70 meter (en de gevolgen van de CCR regelgeving)

## **4.1 sociaal en economisch**

- 4.1.b marktinzicht/ markttransparantie
- 4.1.d laad- en lostijdenbesluit

Wat de ASV betreft mogen alle (overige) punten uit het beleidsplan aan de orde komen, maar het lijkt ons goed aan de hand van deze prioriteiten vast een begin te maken, van waaruit we via digitale rondes verder kunnen werken.

Wij hopen dat u hierop in wilt gaan en zien vol verwachting uw antwoord hieromtrent tegemoet,

Namens het bestuur en denktank van de ASV

Sunniva Fluitsma

Hierop heeft de ASV als reactie gehad dat wij uitgenodigd zijn voor een bestuurlijk overleg in september waar de heer Muller (CCR) ook aanwezig zal zijn

## Inleiding CCR voorjaarsbijeenkomst

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft op 30 mei 2012 in Straatsburg de plenaire voorjaarszitting gehouden onder het voorzitterschap van mevrouw Edwige Belliard, Hoofd van de Franse delegatie.

### **Economische situatie in de Rijnvaart**

Het jaar 2011 werd gekenmerkt door een daling van de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden van 5,3 %. In 2010 zijn de hoeveelheden droge lading die over de traditionele Rijn werden vervoerd met 4 % gedaald. In de tweede helft van het jaar viel de daling ten opzichte van 2010 met 6 % nog sterker uit. In de tankvaart lagen de hoeveelheden die in 2011 werden vervoerd meer dan 9 % lager dan in 2010. In de laatste zes maanden van het jaar, bleven de vervoerde hoeveelheden in deze sector nog iets meer achter.

Er zijn voornamelijk drie redenen voor deze daling aan te wijzen, waarbij op de eerste plaats de stremming van de Rijn aan het begin van 2011 na het ongeval van de Waldhof er gedurende een maand toe geleid heeft dat vervoersstromen tijdelijk naar het spoor en vooral ook naar de weg werden getransfereerd. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat in het voorjaar de waterstanden net als in het najaar zeer laag waren, waardoor de schepen een aantal weken niet vol beladen konden worden. Dit had nadelige gevolgen voor de transporten, hetgeen vooral in het segment van de bouwmaterialen duidelijk zijn sporen achterliet. Tot slot werden in de tweede helft van het jaar de gevolgen van de wereldwijd zwakkere economische groei merkbaar.

De vooruitzichten voor de vervoersvraag in de drogeladingvaart voor het jaar 2012 worden in zekere zin bepaald door de mate van afhankelijkheid van het segment van de economische activiteit en de uitvoer. De algemene economische vooruitzichten gaan ervan uit dat Europa in de loop van 2012 meer en meer een recessie gevreesd moet worden. Een echte verhoging van de transportvraag valt ook voor de tankvaart niet echt te verwachten, aangezien in deze sector de beschikbare vervoerscapaciteiten nog steeds blijven stijgen.

### **Duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart gaat haar werkzaamheden en structuur nog meer dan voorheen op het doel van een duurzame ontwikkeling in de Rijn- en binnenvaart afstemmen. Het nieuwe Comité Infrastructuur en milieu, dat uit de samenvoeging van het Permanent Technisch Comité en het Comité Afvalverwijdering en Milieubescherming ontstaat, zal naast de onderwerpen milieu en infrastructuur ook overkoepelende kwesties inzake de duurzaamheid behandelen. De Centrale Commissie heeft haar secretariaat opdracht gegeven een basisverslag over de duurzaamheid in de Rijn- en binnenvaart uit te werken. Bovendien heeft de Centrale Commissie haar organen opdracht gegeven haar werkzaamheden systematisch op duurzaamheidscriteria te richten.

### **Actualisatie van de minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft haar minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn fundamenteel herzien. Aldus kan iedereen die betrokken is bij het plannen en uitvoeren van bouwwerkzaamheden over een actueel referentiewerk beschikken, waarin de essentiële eisen aan de voor de scheepvaart bestemde uitvoering van kunstwerken aan de Rijn als waterweg zijn samengevat. Dit handboek is een verdere belangrijke bijdrage aan de veiligheid van de Rijnvaart.

Duitsland en Nederland hebben over een reeks maatregelen ter verbetering van de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart geïnformeerd. Deze informatie betreft maatregelen voor de werkzaamheden in de sector van de Rijn tussen Neuburgweier/Lauterburg en St. Goar, maatregelen voor het herstel en het behoud van een stabiele bedding in de Neder-Rijn, het realiseren van een vaargeul met een diepte van 2,50 m onder het OLR tussen Keulen en Koblenz en maatregelen op de Waal.

### **CCR neemt strategie voor informatiediensten voor de binnenwateren (RIS) aan**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft haar strategie voor de ontwikkeling en implementatie van de informatiediensten voor de binnenwateren (RIS) op de Rijn aangenomen. Centraal van de strategie staat het waarborgen van hoge veiligheidsstandaarden voor de scheepvaart en haar milieu evenals het verhogen van de rentabiliteit en efficiëntie van de Rijn- en binnenvaart. Deze strategie bereikt een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van dit complexe systeem van telematicatoepassingen in Europa, waarbij de CCR sinds meer dan tien jaar een bepalende rol speelt.

### Tweejaarlijks verslag 2010/2011

Het door het CCR-secretariaat opgestelde tweejaarlijks verslag 2010/2011 over de werkzaamheden van de CCR is vanaf 31 mei 2012 beschikbaar op de CCR-website (en hier als bijlage bijgevoegd).

### Economische situatie in de Rijnvaart

#### **I. Algemene situatie**

Het jaar 2011 werd gekenmerkt door een daling van de over de traditionele Rijn vervoerde hoeveelheden van 5,3 %. Er zijn voornamelijk drie redenen voor deze daling aan te wijzen, waarbij op de eerste plaats de stremming van de Rijn aan het begin van 2011 na het ongeval van de Waldhof er gedurende een maand toe geleid heeft dat vervoersstromen tijdelijk naar het spoor en vooral ook naar de weg werden getransfereerd. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat in het voorjaar de waterstanden net als in het najaar zeer laag waren, waardoor de schepen een aantal weken niet vol beladen konden worden. Dit had nadelige gevolgen voor de transporten, hetgeen vooral in het segment van de bouwmaterialen duidelijk zijn sporen achterliet. Tot slot werden in de tweede helft van het jaar de gevolgen van de wereldwijd zwakkere economische groei merkbaar.

#### **II. Het goederenvervoer**

Gezien over het gehele jaar 2011 zijn de in de **drogeladingvaart** vervoerde hoeveelheden over de traditionele Rijn met 4 % gedaald in vergelijking met 2010. Deze tendens versterkte zich in de tweede helft van het jaar en bereikte de 6 % ten opzichte van de laatste zes maanden van 2010.

De hoeveelheden die in de **landbouwsector** werden vervoerd, zijn tussen 2010 en 2011 door de bank genomen op hetzelfde peil blijven steken. Deze stromen bestaan voor 1/3 uit het vervoer van graan, voor 1/3 uit voedingsmiddelen en voor 1/3 uit diverse landbouwproducten, waaronder plantaardige oliën. De toename in het vervoer die in de eerste zes maanden werd waargenomen, werd door een daling in de hoeveelheden van 4,4 % in de tweede helft van 2011, en met name rond het einde van het jaar, tenietgedaan.

Het vervoer van meststoffen nam over het gehele jaar gemiddeld iets meer dan 1 % toe, maar lag wel in de tweede helft van 2011 9 % lager dan in 2010.

**Staalnijverheid.** Het vervoer van erts en metaalschroot is in 2011 over het gehele jaar gerekend met 4,6 % gegroeid. In de tweede helft van 2011 bedroeg de toename echter niet meer dan 1 % in vergelijking met dezelfde periode in 2010. Bekijkt men de maandelijkse cijfers voor de getransporteerde hoeveelheden, dan blijkt dat deze transporten in de loop van het jaar geleidelijk aan terugliepen, hetgeen de algemene economische vertraging weerspiegelt. Verder dient er op gewezen te worden dat de wereldproductie staal weliswaar met 6,8 % toenam, maar het groeipercentage in Europa het zwakst uitviel (ongeveer + 2 %) met een duidelijke teruggang in het laatste semester van 2011. De Duitse productie van ruw staal, die voor de Rijnvaart determinerend is, toonde in 2011 slechts een stijging van 1 %. Met 44,3 miljoen ton ligt de productie hiermee nog onder het niveau van voor de crisis in 2007, ook al draaien de productiecapaciteiten opnieuw voor meer dan 90 %. De stijging is voornamelijk het gevolg van het feit dat de hoogovens die sinds het begin van de crisis waren stilgelegd (met name in Lotharingen en Wallonië) opnieuw in bedrijf genomen zijn. Aangezien in de tussentijd echter aangekondigd is dat een aantal van deze hoogovens gesloten zullen worden, gaat het hier alleen om een tijdelijke opleving en moet gevreesd worden dat vanaf 2012 een structurele neerwaartse tendens zijn intrede zal doen.



De transportvraag voor **metaalproducten** is qua over de Rijn getransporteerd volume in 2011 met 15,5 % gestegen. Maar ook hier biedt zich hetzelfde beeld : in de tweede helft van het jaar liep dit cijfer terug en bleef de groei van de getransporteerde hoeveelheden steken op 4,3 %.

Het jaar 2011 toont een daling van de over de Rijn vervoerde **kolen** van 1 %. Deze ontwikkeling hangt hoofdzakelijk samen met de relatieve stagnatie van de staalproductie in 2011, aangezien deze industrietaak samen met de elektriciteitscentrales, de belangrijkste kolenverbruikers zijn. De getransporteerde hoeveelheden lagen in de tweede helft van het jaar desalniettemin 1 % hoger dan in de tweede helft van 2010.

Het vervoer van **bouwmaterialen** over de Rijn is in 2011 met meer dan 19 % afgenomen. Deze ontwikkeling is vooral te wijten aan de scheepvaartomstandigheden in dit jaar en het feit dat de vervoersprijzen in de kostprijs van deze grondstoffen zwaar doorwerken. Hoewel de conjunctuur in deze sector met name de laatste zes maanden levendig was, ondanks een zekere afzwakking vanaf december, zijn het in dit segment vooral de vrachtprijzen die de transportvraag beïnvloeden.

Het vervoer in **containers** is in 2011 ten opzichte van 2010 op de Rijn met 4,3 % toegenomen. Daarbij valt op dat het vooral de lege containers zijn die een sterke progressie van bijna 39 % laten zien, terwijl de geladen containers uitgedrukt in TEU 6,5 % lager uitkwamen. Het vervoer van geladen containers heeft enerzijds te lijden gehad onder de modale verschuiving tijdens de stremming van de Rijn aan het begin van het jaar, en anderzijds onder laagwater en de daarmee gepaard gaande stijging van de vervoersprijzen. Op de derde plaats was ook de afzwakking van de wereldeconomie in het tweede halfjaar een remmende factor. Vanaf maart laten de maandelijkse vervoerscijfers voor geladen containers in de dalvaart tot aan juli eerder een stijging zien die gedeeltelijk te danken is aan de opheffing van de Rijnblokkade en aan de relatief goede conjunctuur. Deze tendens keerde om vanaf augustus, toen de uitvoer begon te krimpen en dit soort transporten duidelijk afnamen.

De verschillen tussen de ontwikkeling van volle en geladen containers is voornamelijk aan drie factoren toe te schrijven. Het ongeval bij de Lorelei werkte in zekere zin negatief door in de geneigdheid van de bevrachters om geladen containers door de binnenvaart te laten vervoeren. Op de tweede plaats kwam daar nog bij dat de lage waterstanden (mei, juni en in november) de vervoersprijzen van geladen en lege containers verschillend beïnvloedden. De vrachtprijzen voor geladen containers stegen sterker dan die voor lege containers. Hierdoor verloor de binnenvaart talrijke transporten van geladen containers omwille van de kosten aan het spoor.

De prijzen voor het vervoer van lege containers stegen daarentegen veel minder en bovendien zochten talrijke ondernemers naar een vervanging voor de transportopdrachten die verloren waren gegaan. Dit verklaart de sterke stijging van het vervoer van lege containers.

In Rotterdam en Antwerpen, de zeehavens die voor het Rijnvervoer het belangrijkste zijn, is de overslag van containers in TEU respectievelijk met 6,5 % en 2,6 % gestegen.

Een en ander neemt niet weg dat het aantal in 2011 over de traditionele Rijn vervoerde containers hoger ligt dan in 2007, het jaar dat voorafging aan de crisis.

In de **tankvaart** ging het getransporteerde volume in 2011 merre dan 9 % omlaag in verhouding tot 2010.

In de laatste zes maanden van het jaar, bleven de vervoerde hoeveelheden in deze sector nog iets meer achter.

Het vervoer van **aardolieproducten** liep gemeten in ton over het gehele jaar 2011 met meer dan 5 % terug. De vervoerscijfers op maandbasis laten zien dat het vervoer van aardolieproducten van juli tot september toenam, hetgeen overeenkomt met een korte periode van lage prijzen. Daarna kalfde de geboekte groei als gevolg van de scheepvaartomstandigheden en een hernieuwde stijging van de aardolieprijzen weer af en dit ondanks de seizoensinkopen. In de maand november bereikten de getransporteerde hoeveelheden het laagste punt.

De **chemische sector** werd in 2011 gekenmerkt door een conjuncturele afzwakking. De prognoses voor de productie van de chemische industrie in Europa waren in de loop van 2011 al door de sector zelf naar beneden bijgesteld. Deze afzwakking is terug te zien in de transportcijfers van de Rijnvaart, waar een daling van 15 % van de getransporteerde hoeveelheden in vergelijking met het jaar ervoor geregistreerd werd. De sterkste daling van het vervoer werd waargenomen in januari en februari als gevolg van de stremming van de Rijn en tijdens de laatste twee maanden van het jaar toen ongunstige waterstanden samenvielen met een afnemende productie in Europa.

### III. Waterstanden

In 2011 waren de waterstanden op de Rijn voor een optimale belading van de schepen vaak niet erg voordelig en deze situatie hield diverse malen langer aan. Het jaar begon met een periode van hoogwater, waardoor de scheepvaart op de Middenrijn tijdelijk onderbroken moest worden. De maanden mei en juni en ook het najaar werden gekenmerkt door perioden laagwater, die bij tijd en wijle zo extreem waren dat de grootste schepen op bepaalde trajecten niet meer konden varen.

### IV. Exploitatieomstandigheden in 2011

In de **drogeladingvaart**, zijn de vrachtprijzen weliswaar gestegen, maar de positieve gevolgen van deze ontwikkeling, die voornamelijk samenhang met de waterstanden, werden gedeeltelijk teniet gedaan door de lagere omzet, omdat de over de Rijn getransporteerde hoeveelheden geringer waren. Men mag echter niet vergeten dat de hoeveelheden die in de drogeladingvaart vervoerd worden nog steeds niet op het niveau van voor de crisis liggen (met uitzondering van de containers) en dat terwijl de capaciteit steeds verder is toegenomen.

**In de tankvaart** neemt de reeds bestaande overcapaciteit door de toevoer van nieuwe schepen verder toe. Dit verslechtert de bedrijfseconomische omstandigheden. Het aantal dubbelwandige schepen dat nodig is om op middellange termijn aan de vervoersvraag te voldoen, lijkt bijna bereikt te zijn. In afwachting van de termijnen 2015 en 2018 en binnen een context waarin de transportvraag globaal zal stagneren, zal de overcapaciteit op de markt blijven bestaan.

### V. Ontwikkeling van de aanbodzijde

In de drogeladingvaart lijkt de markt, na meerdere jaren waarin de nieuwbouwactiviteit verband hield met bestellingen van vóór de crisis die eind 2008 zijn intrede deed, weer terug te keren naar een situatie waarin voorzichtig geïnvesteerd wordt, in een context van een zekere overcapaciteit.

In de tankvaart is de nieuwbouwactiviteit intens gebleven, in een context van een voortgezette herstructurering van de vloot naar dubbelwandige schepen.

In de passagiersvaart werden in 2011 negen hotelschepen en vijf dagexcursieschepen opgeleverd. Dit aantal ligt iets hoger dan in de voorafgaande jaren, maar lijkt vrij goed gelijke tred te houden met de ontwikkeling van de vraag op deze markt.

### VI. Vooruitzichten voor 2012

#### ***Vervoersvraag in de drogeladingvaart***

De vooruitzichten voor de vervoersvraag in de drogeladingvaart voor het jaar 2012 worden in zekere zin bepaald door de mate van afhankelijkheid van het segment van de economische activiteit en de uitvoer. De algemene economische vooruitzichten tenderen ernaar dat het risico dat Europa in de loop van 2012 in een recessie terecht zal komen, toeneemt.

In de **landbouwsector** hangt de vervoersvraag sterk af van de omvang van de oogsten en de in- en uitvoer.

Het vervoer van **kolen** zal naar verwachting gelijke tred houden met de vraag naar kolen van de staalnijverheid en elektriciteitscentrales, waarbij verwacht wordt dat de vraag van laatstgenoemden op korte en middellange termijn stabiel zal blijven.

In de **staalnijverheid** verwacht men in Duitsland een productieniveau dat vergelijkbaar is met dat in 2011. De eerste maanden van 2012 laten een lichte stijgende trend in de productie zien, die gezien de ordeportefeuilles zich vermoedelijk tot aan de zomer zal handhaven. Wat de Franse staalindustrie betreft, kan eenzelfde tendens worden vastgesteld. Deze vaststellingen doen de hoop opkomen dat de over de Rijn vervoerde hoeveelheden in dit segment licht zouden kunnen stijgen.

In het licht van de activiteiten in de zeehavens, waar een zeker optimisme heerst, valt te verwachten dat het **containervervoer** blijft groeien.

### ***Vervoersvraag in de tankvaart***

De vooruitzichten voor de activiteiten in de twee segmenten die samen de transportvraag in de tankvaart bepalen, lijken weinig hoop te bieden op een reële groei van de vervoersvraag in 2012.

Bekijkt men de segmenten afzonderlijk, dan zou de vervoersvraag in de **aardolie**sector stabielere kunnen uitvallen dan in 2011. Zolang de prijzen voor aardolie echter naar boven blijven tenderen, zullen alleen de strikt noodzakelijke hoeveelheden worden ingeslagen. Tijdelijke prijsdalingen, zoals die zich in 2011 voordeden, zullen de markt zeker ten goede komen en een tijdelijke opleving kunnen bewerkstelligen.

In de **chemische sector** blijven de productieprognoses voor de Europese chemische industrie zeer voorzichtig, aangezien de perspectieven voor economische groei naar beneden werden bijgesteld. Gezien deze omstandigheden mag voor de over de Rijn te vervoeren hoeveelheden slechts op een bescheiden groei worden gehoopt.

### **De CCR neemt de strategie voor de River Information Services (RIS) aan**

**Straatsburg, 30.5.2012.** In het kader van de voorjaarsvergadering heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) haar strategie voor de verdere ontwikkeling van de RIS aangenomen. Deze strategie heeft de CCR reeds in het najaar van verleden jaar in het kader van een workshop en vervolgens nog eens in januari dit jaar bij een hoorzitting uitvoerig met de internationale beroepsorganisaties besproken om zich ervan te verzekeren dat het scheepvaartbedrijfsleven zich de strategie eigen kan maken en dat de strategie zo veel mogelijk aan de behoeften van het scheepvaartbedrijfsleven beantwoordt. De strategie zal op middellange termijn de implementatie van de RIS op de Rijn bepalen. Hiermee heeft zij een belangrijke mijlpaal bereikt in de ontwikkeling van de RIS, die de CCR tien jaar geleden met het aannemen van de Inland ECDIS-standaard en de daarmee ingevoerde procedure van de standaardisering van de RIS in Europa doorslaggevend heeft gestart.

De Werkgroep RIS van de CCR heeft in de afgelopen twee jaren het ontwerp van de RIS-strategie uitgewerkt. De strategie is gebaseerd op de tot nu toe uitgevoerde werkzaamheden van de CCR en EU met betrekking tot de RIS evenals op de implementatie van de RIS door de CCR-lidstaten. De strategie noemt de doelen van de CCR, die in de toekomst door de RIS ondersteund kunnen worden, en de geschikte maatregelen daartoe. In totaal betreft het 24 maatregelen, die de werkgroep qua belang en urgentie heeft beoordeeld, en waarvan zeven door het Comité Politierglement van de CCR in haar actuele werkprogramma zijn opgenomen onder vermelding dat de uitvoering daarvan prioritair is. Met deze maatregelen wordt in het bijzonder beoogd,

- Inland ECDIS te verbeteren en de officiële elektronische navigatiekaarten voor de Rijn te voltooien,
- de voorbereiding van het verplicht invoeren op de Rijn van Inland AIS en Inland ECDIS,
- de toelating van automatische koersbepallingsystemen in de Rijnvaart duidelijk te regelen.

De strategie is samen met het besluit van de CCR op de CCR-website onder [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) te vinden.

## Uitslag van de kandidaatstelling voor Rijnvaartcommissaris:

Geachte heer Stam,

Naar aanleiding van het aflopen van de benoemingstermijn van de heer Muller als Rijnvaartcommissaris, heb ik u gevraagd om een voordracht voor een kandidaat voor deze positie. Hoewel ik aandrang op een zoveel mogelijk gezamenlijke voordracht is namens het transitiecomité, waarin Binnenvaart Branche Unie, Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart en Koninklijke Schuttevaer samenwerken, samen met de Vereniging van Waterbouwers voorgesteld om de heer Muller zijn functie te laten continueren totdat vanuit de nieuw te vormen organisatie een nieuwe voordracht kan worden gedaan, terwijl u, ondersteund door de Landelijke Woonboten Organisatie, de heer Veltman voorgedragen heeft.

De Nederlandse delegatie heeft met beide kandidaten een gesprek gehouden en naar aanleiding daarvan besloten om de heer Muller wederom te benoemen voor een periode van twee jaar, tot 1 oktober 2014, zoals voorgesteld door de heer Kraaijveld namens transitiecomité en de Vereniging van Waterbouwers.

Uit de gesprekken is naar voren gekomen dat beide kandidaten een prima inhoudelijk niveau hebben, zodat zij op basis van expertise en ervaring beiden de functie zouden kunnen vervullen. Dat voor de heer Muller gekozen wordt heeft dan ook te maken met zijn brede voordracht. Hoewel de heer Veltman zeker een constructieve bijdrage zou kunnen leveren aan discussies binnen de CCR op diverse dossiers, is dit naar mijn mening onvoldoende onderscheidend ten opzichte van de expertise, ervaring en brede vertegenwoordiging van de heer Muller.

Ik ga er van uit dat de heer Muller in zijn nieuwe rol ook de inbreng van het deel van de sector dat de heer Veltman heeft voorgedragen meeneemt. Het is wat mij betreft aan de heer Veltman en de ASV in overleg met de heer Muller hoe dit wordt ingevuld.

Was getekend....Directeur maritieme zaken