



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud nieuwsbrief augustus 2013

1. Voorwoord
2. Verslag ledenvergadering 25 maart
3. Agenda
4. Uitnodiging najaarsvergadering
5. De crisis gaat door
6. Verslag 5 juni nationaal crisisaanmelding binnenvaart.
7. Brief van minister Timmermans
8. IenM Europaforum
9. Samenwerken
10. De Woelse Waard
11. Informatie prijsbeleid haven Rotterdam
12. Vertegenwoordiging van de binnenvaartbranche binnen het IVC
13. Administratie controles binnenvaart
14. Capaciteitsproblematiek

Voorwoord

Een vraag die mij dikwijls gesteld wordt begint vaak met "ik vind het geweldig wat je allemaal doet, maar wat heeft het voor zin?" En natuurlijk vraag ik me wel eens af: "waar doen we het allemaal voor? Wat levert het ons op?"

Als je de afgelopen jaren bekijkt zou je er treurig van worden als je daar te lang stil bij blijft staan. De vraag waarvoor je iets doet is voor mij heel simpel. Uiteindelijk doe je het allemaal voor jezelf.

Dat kan letterlijk zo zijn doordat je werkelijk iets bereikt (de crisishardheidsclausule bijvoorbeeld), maar over het algemeen is dat wat je bereikt niet meetbaar. Hebben we met onze gesprekken de politici beïnvloed? Hebben we de partijen overtuigd van de rol van de banken in de crisis? Je weet het niet. Je weet maar een ding: het moet niet aan ons gelegen hebben dat organisaties, schippers of politieke partijen iets niet wisten.

Maar je doet het ook vanwege andere waarden. Je moet ergens naar toe met die boosheid over al dat onrecht, met de frustraties van spelletjes die gespeeld worden ten koste van partijen die zich daar niet tegen kunnen verdedigen, met je gevoel van mededogen met al diegenen die alles kwijtraken waar ze voor gewerkt hebben. Diegenen die een speelbal zijn van machten die veel te sterk zijn voor hen. Tegen de apathie die er heerst bij de publieke opinie over de toekomst van de binnenvaart. De desinteresse van politici waarvan een deel nauwelijks weet waar het over gaat als er gestemd moet worden.

En dan is deel uitmaken van een bond als de ASV een heel mooi middel om eens iets terug te doen.

Eens in het jaar hebben wij een soort minireünietje met een aantal vrienden die vroeger gevaren hebben en dat nu niet meer doen. Het is altijd een warm weerzien tussen mensen met een gedeeld verleden. Ook die vrienden, hoewel niet meer varend, volgen ons op de voet. En van hen kreeg ik een dierbaar cadeautje...een gedicht van Remco Campert. Een heel toepasselijk gedicht wat ik hierbij op wil dragen aan alle mensen bij de ASV die zich inzetten voor het belang van de schippers, vragen blijven stellen aan zichzelf en aan anderen.

Sunniva Fluitsma

Verzet begint niet met grote woorden
Maar met kleine daden

Zoals een storm
met zacht geritsel in de tuin
of de kat die de kolder in z'n kop krijgt

Zoals brede rivieren
met een kleine bron verscholen in 't woud

Zoals een vuurzee
Met dezelfde lucifer die een sigaret aansteekt

Zoals liefde
Met een blik, een aanraking, iets dat je opvalt in een stem

Jezelf een vraag stellen
Daarmee begint verzet

En dan die vraag aan een ander stellen

Remco Campert

Verlag ledenvergadering 23 maart 2013

Opening

Om 10.15 opent Stan Pijls de vergadering, hij is de technische voorzitter van deze vergadering en probeert alles in goede banen te leiden.

Willem Stam, voorzitter ASV, verwelkomt iedereen en in het bijzonder de nieuwe leden die in de zaal zitten. Ook een compliment voor het bestuur en denktank voor het vele werk wat er de afgelopen tijd is verricht.

Goedkeuring agenda

Er komt 1 punt bij namelijk varende ondernemers CBRB.

Mededelingen

Het hele middagedeelte wordt gebruikt voor de crisis er zijn allerlei mensen uitgenodigd om hier over te praten. Daarom moet de rest voor de middag besproken worden en hebben we dus een strak tijdschema.

In Noord-Holland zijn wat positieve ontwikkelingen er zijn goede gesprekken over vaarwegen, bruggen en sluisen, er zijn hekken verplaatst zodat de scheepvaart weer goed kan afmeren.

WBR

In Rotterdam is men bezig meer ligplaatsen te maken voor de binnenvaart. In de Merwedehaven zijn problemen vooral met tankers en daar dreigen juist ligplaatsen verloren te gaan. Wat betreft het havengeld, Rotterdam en Dordrecht zijn samen gevoegd. De 1 en 3 dagenbriefjes in Dordrecht blijven door protesten van o.a Koninklijke Schuttevaer nog even bestaan maar het is onduidelijk voor hoe lang. Verder wil men in Rotterdam het havengeld gaan heffen via de AIS transponder maar hier is tegen geprotesteerd want de AIS is een navigatiemiddel en dient niet voor deze doeleinden gebruik te worden.

WBA

Ook in Amsterdam is over AIS en havengeld gesproken hier is gelijk tegen geprotesteerd en men wil nu een ander systeem ontwikkelen. Misschien komen er in Amsterdam 1 of 3 dagen briefjes. Ger Veuger meldt dat hij naar een overleg is geweest over havens en daar is gezegd dat er in een convenant is afgesproken dat de AIS alleen voor nautische doeleinden is. Jo Fricke meldt dat er in voorgaande jaren in Rotterdam onderzoek is gedaan naar 1 en 3 dagen briefjes, daar kwam uit dat de week briefjes dat veel duurder werden.

Overleg politieke partijen

De ASV is de laatste tijd veel in Den Haag geweest en er is wel wat veranderd de laatste tijd. Er wordt meer naar je geluisterd en men neemt de tijd voor je. Met de meeste partijen zijn we nu wel in gesprek. In het verleden hadden we alleen veel contact met de SP maar nu wil ook de PVV ons overal in steunen. Maar ook andere partijen steunen standpunten van de ASV, helaas hebben we daarmee nog geen meerderheid in de 2e kamer. 2 jaar geleden wist niemand iets van de CCR eisen maar nu is er veel meer actie tegen deze eisen. Misschien is er zelf wel een meerderheid maar de minister wil het niet en ze laten de Minister hiervoor niet vallen, druk is er wel op de minister.

BBU

Vorig jaar heeft de BBU zijn beleidsplan kenbaar gemaakt, wij hebben toen verschillende malen gevraagd om een gesprek met de BBU maar dat is tot dus ver nog niet gelukt, er was eenmaal een mogelijkheid maar dat was maar voor 15 tot 20 minuten en dat is natuurlijk veel te weinig. Als je naar het beleidsplan kijkt dan lijkt het dat we het voor 90% wel eens zijn met elkaar. Vanuit de zaal wordt echter opgemerkt dat die 10% wel eens de essentiële 10% voor de ASV zouden kunnen zijn. Als dat nu net is waar het de ASV om gaat is het verschil wel opeens heel groot. Sunniva Fluitsma zegt dat we wel willen samenwerken en dat we de punten waar over we het willen hebben uit het beleidsplan gehaald maar er over praten met elkaar wil maar niet lukken. Fokke Wijkstra vindt het wel belangrijk wat we in gesprek blijven met de BBU omdat we elkaar wel nodig hebben. Ger Veuger zegt met de varende lukt het wel maar niet met de functionarissen en ook de varende denken dat samenwerken met de verladere de oplossing is. Kees de Vries en Eric van Toor laten dit zo gaan. Als de CBRB (verladere) er uitstappen kunnen we misschien wel samenwerken met BBU en varende ondernemers van CBRB. Sunniva Fluitsma heeft veel contact gehad met Gerhard Kreuze, destijds voorzitter van de

ONS en nu in het bestuur van de BBU, hij is ook verschillende keren op het openbare gedeelte van de ASV vergadering geweest. Vaak gezegd dat ze niet vertegenwoordigd worden door hun functionarissen maar men denkt dat het wel zo is. Daarom vanmiddag de Belgische collega's van Ons Recht uitgenodigd want zij moeten de kar trekken om de leden van BLN zover te krijgen dat men het gaat inzien dat ze niet vertegenwoordigd worden. Piet Bennik wil weten wat de ASV gaat doen als de varende ondernemers definitief uit de CBRB stappen. Bouke Veltman vraagt zich hardop af, gaat ze wel uit de CBRB wanneer ze onderdruk worden gezet door verladers als bv Imperial. Zand en Grind schippers zitten ook verkeerd bij de CBRB maar men gaat er niet uit. Ger Veuger zegt dat Kees de Vries en Eric van Toor bang zijn voor hun baantje als de verladers uit de Transitie stappen, er gaat veel geld om in de vertegenwoordiging 5 miljoen verkregen uit een klein gedeelte contributie van schipper de rest van verladers en subsidie, daar worden zij van betaald. De voorzitter concludeert dat zolang de CBRB zich nog mengt in het transitieproces de ASV niet wil samenwerken omdat je niet zelfstandig mag zeggen hoe je er over denkt.

Overlegorgaan ministerie

We krijgen veel mails waarop we dan weer uitgebreid op reageren maar de minister heeft een beleid en daar wijkt ze niet vanaf. Dus heeft ons reageren nog niet veel opgeleverd maar we gaan er mee door ook al hebben we niet veel vertrouwen in deze minister.

SAB, er is een nieuwe regeling voor het huisvuil en wij hebben gezegd dat het tegen de Europese regels is. Het ministerie was niet blij met onze petitie waarop ondertussen ruim 1000 mensen hebben gereageerd en de petitie loopt nog en wordt volgende maand aangeboden. De andere bonden zijn ons uiteindelijk gaan steunen en zeggen dat ze van niets wisten maar er is al 2,5 jaar aan gewerkt. Jos Evens wil graag dat er openheid komt van de financiën bij het SAB, er gaat er veel geld in om. Ger Veuger meldt dat de 7,5 euro die wij op de gasolie betalen rechtstreeks naar Straatburg (CCR) gaat waar het verdeeld wordt over de lidstaten en het kan uit met 7,5 euro.

Notulen

De notulen worden goedgekeurd.

Jos Evens wil over de Westerschelde nog even kwijt dat men wel zegt dat het beter gaat en veiliger is op de Westerschelde maar nu is er toch weer een spits in problemen gekomen, de Elly. Dus wij geloven niet van de veiligere Westerschelde. De Elly gaat er veel werk van maken zegt hij. Dhr Boutkan van de onderzoekraad voor de veiligheid is aanwezig en die zegt dat wanneer er problemen zijn met de veiligheid op de Westerschelde je dat meteen moet melden bij de verkeerspost en ook bij de waterpolitie (dit is door de Elly gedaan) pas daarna kun je het melden bij de onderzoekraad voor veiligheid en kunnen we er wat mee gaan doen. Klachten naar de onderzoekraad kunnen gemaild worden naar: info@onderzoeksraad.nl

Financieel verslag

Er was een positief saldo over het vorige jaar en ook voor volgend jaar word er een plus verwacht, mede door het groeiende aantal leden. De kascontrolecommissie heeft de boeken nagezien en heeft deze goedgekeurd voor het volgende jaar zitten in de kascontrole Benjamin Lubbers en Nico van Dijken.

Bestuursverkiezing

Onze huidige voorzitter Willem Stam treed af als bestuurslid naar 2 termijnen van 4 jaar. Willem wordt bedankt voor zijn niet te stoppen inzet maar gelukkig blijft Willem behouden voor de denktank. Er zijn vooralsnog geen leden in de zaal die plaats willen nemen in het bestuur dus zal het bestuur verder moeten met 1 man minder. Matthe Broeken en Mieke Kuipers gaan de denktank versterken.

CCR

Er is een organisatie die zegt 400.000 euro te hebben om te gaan procederen tegen de CCR regelgeving. Wij hebben als ASV ook al eens bij een advocaat geïnformeerd wat de mogelijkheden zijn maar dit is een moeizame weg. De ASV steunt natuurlijk wel dit initiatief. Uit de zaal komt de vraag of we geen petitie kunnen maken tegen de CCR regels. Je kunt niet altijd met een petitie komen en daarbij komt dat een petitie aan iemand gericht moet zijn en je mag maar 1 vraag stellen. Fokke Wijksta zegt dat je als vraag kunt stellen, willen wij CCR regels? Wel moet je wachten op een geschikt moment. De Europese Commissie wil weten wat er moet gebeuren en hoeveel het moet kosten. Sunniva Fluitsma zegt dat er een Duits rapport ligt dat men niet tegenspreekt. Jos Evens zegt dat het een verouderd rapport is en dat men wil weten hoe we er nu voor staan en wat het moet kosten. Ger

Veuger meent dat als men dat wil weten ze het zelf maar gaan onderzoeken maar men wil alleen maar tijdrekken zodat de oudere schepen vanzelf verdwijnen. Je moet de mensen wel mobiliseren en daar is een petitie een goed middel voor. Dus er moet een petitie komen en deze op het juiste moment inzetten.

Openbare vergadering

Allereerst word welkom geheten de afgevaardigden van de Belgische bond Ons Recht, Pierre Verbergt is aanwezig uit eigen naam en ook het wegtransport is vertegenwoordigd door VERN in de persoon van Klaas de Waard.

Het is de bedoeling om deze middag te kijken naar een algeheel vervoersbeleid niet alleen voor Nederland of België maar voor heel Europa. Dus niet alleen voor de binnenvaart.

Crisis beziën van verschillende gezichtspunten.

Ger Veuger over verleden tot heden.

Vanaf 1975 met de acties en de oprichting van Noord Zuid nou betrokken geweest bij iedere actie voor een betere positie van de particuliere binnenvaart. Wij willen graag varen en daar ook nog wat mee verdienen. In de jaren 70 en 80 hadden we een gedeeltelijke reguliere markt en vanaf eind jaren 90 een vrije markt en het is de politiek niet gelukt om een Europees vervoersbeleid te maken, in het verdrag van Rome staan 2 uitzondering en dat zijn Landbouw waar het wel is gelukt om beleid te maken en het vervoer en daar is het niet gelukt om beleid te maken. Alle regelingen zijn afgeschaft en dat heeft niet gewerkt en dat is gebleken gezien de huidige situatie waarin het vervoer zich nu bevindt. Karel van Miert Eurocommissaris van Transport heeft eens gezegd een vrije markt in het vervoer is moderne slavernij.

Willem Stam over het kleine schip.

Niet uit de binnenvaart komend begonnen in de relatievevaart bij de ENCI, later een kraan op het schipgezet en cement op paletten vervoerd. Toen dat stopte maanden tegen de kant gelegen omdat er geen werk was. Met een buurman mee naar Rotterdam naar de beurs en daar ingeschreven en zo jarenlang met mijn spits op Frankrijk gevaren. Nu moet er 60.000 euro geïnvesteerd worden om aan de CCR eisen te kunnen voldoen, dit is bijna net zoveel als het schip waard is en niet meer op te varen. Elke dag wordt er in Nederland wel een klein schip gesloopt 300 tot 2000 ton. Ik snap wel waarom jonge mensen niet op een klein schip willen beginnen en daarom wil ik op 11 april actie voeren in Brussel.

Ron Breedveld over grote schepen.

Varend als kapitein op een koppelverband kan ik constateren dat in de grote binnenvaart misschien wel de grootste overcapaciteit is. En ook als personeel wil er het beste van maken maar dat lukt niet erg want je staat onder enorme druk om het schip te laten varen om de kosten te kunnen betalen. Als je baas failliet gaat zit jij ook zonder baan. Daarom gaat de baas samen met bemanning op 11 april naar Brussel.

Sunniva Fluitsma over hoe reageert de politiek'

De politiek reageert niet, althans in Nederland. De vrije markt moet zijn werk doen aldus de Minister. Het maakt niet uit hoeveel voorbeelden je aanhaalt dat het niet werkt zo in de binnenvaart. Wij hebben als ASV veel contacten met de politiek maar die hebben niet de meerderheid. Wanneer je een paar jaar geleden het had over bodemtarieven werd je uitgelachen. Nu kom je het tegen in rapporten geschreven door banken en door een gerenommeerd instituut als Nijenrode. Maar ook het Europees Witboek stelt dat er vervoerbeleid moet komen. Daarom moeten wij ons laten zien in Brussel.

Bouke Veltman over Europa.

We zijn in gesprek gekomen na een demonstratie in Brussel ondanks dat men in eerste instantie alleen met de ESO wilde praten. Ook Europa haalde het Witboek aan maar dan over het vervoer per binnenschip, niet over wat de schipper daar mee mag verdienen. Hopelijk kunnen we ze wakker schudden als de 11 april weer op de stoep staan in Brussel.

Sunniva Fluitsma over samen actie voeren.

We zouden ook met andere bonden moeten samenwerken maar dan moet je wel een gezamenlijk doel hebben. Wij hebben ons doel omschreven en gelukkig hebben we in Ons Recht een bondgenoot gevonden die het wel met ons eens is. Zonder samenwerken kan je niet maar bij de ESO is het voor

ons verkeerd gegaan omdat er niet samen te werken viel. Misschien kunnen we in de toekomst nog eens een NESO oprichten.

Jos Evens over mogelijkheden en regelgeving.

De overheid zegt dat de regelgeving het niet toelaat om bv bodemtarieven of capaciteit beperkende maatregelen toe te passen. Maar in de Europese regelgeving staat dat landelijke overheden ondanks de mededingingsregels en zelfs op basis van deze regels bedrijven en sectoren in een ondergeschikte onderhandelingspositie mogen beschermen. De binnenvaart mag niet verdwijnen want dat is slecht voor het milieu, transporten gaan van water naar weg, en dat is dus slecht voor iedereen in Europa. Dus iedere lidstaat kan ingrijpen als dat noodzakelijk is.

Gezichtspunt Ons Recht

Wij worden uitgewrongen, failliete schepen blijven in de vaart of komen opnieuw in de vaart wanneer ze openbaar worden verkocht. Vaak voor nog maar een derde van de oorspronkelijke waarde. Hierdoor worden de andere schepen ook minder waard waardoor die ook weer in de problemen komen. En zo gaat de hele binnenvaart verliezen.

Gezichtspunten VERN.

Klaas de Waardt is voorzitter van de VERN, vereniging van eigen rijders allemaal ondernemers met 1 tot 50 vrachtwagens. Het wegvervoer zit in dezelfde problemen als de binnenvaart. Veel te lage prijzen en iedere dag gaat er wel een ondernemer op de weg failliet. Daarom is de samenwerking tussen water en weg een goede zet om zo een Europees vervoersbeleid van de grond te krijgen. Ook in het vervoer zelf zouden binnenvaart en wegvervoer veel beter moeten samenwerken. De prijsproblematiek is een schande van de verlader. Een lage prijs komt ten goede van de consument onzin transport kost niks, het verdwijnt allemaal in de zakken van de verlader. Reken maar uit wat een potje pindakaas meer moet kosten als het vervoer fatsoenlijk wordt betaald. Is niet in centen te benoemen gaan wever achter de komma. Een nieuwe televisie gaat misschien 2 kwartjes meer kosten maar wie laat een televisie in de winkel staan omdat hij hem 2 kwartjes te duur vindt. Transport en logistiek is het belangrijkste onderdeel van de economie. Een land kan wel een paar maanden zonder regering maar een week zonder transport en alles valt in duigen. Dat is onze kracht en die moeten we erkennen en misschien moeten we met zijn allen maar eens een week op vakantie. De actie moet wel Europees zijn.

Voorstel omgaan met crisis

De ASV heeft een voorstel gemaakt samen met Ons Recht om te komen tot meer evenwicht in de markt, dit is neer gelegd bij Europa en Nederland.

Het voorstel bestaat uit een aantal punten.

1. Maatregelen gericht op de markt, bv geen oplossing en rente dan het schip uit de markthalen.
2. Stoppen met nieuwbouw.
3. Markttransparantie, dus kunnen zien wat er op dit moment gebeurt in de markt.
4. Verbod om onder de kostprijs te vervoeren.

We hebben een schema gemaakt hoe we dat zien.

Europese Commissie

Klachten orgaan

Binnenvaart

Kostprijsmonitor

Bevrachter

Toetsingscommissie

Verlader

Financiers

Hoe dit verder ingevuld moet worden kan later worden uitgewerkt maar dit moet de basis zijn vooreen nieuw Europees vervoersbeleid. Het Witboek is een richtlijn waarnaar regelgeving moet komen. Regelgeving duurt 4 jaar voor dat het helemaal uitgewerkt is.

Hoe is de markttransparantie bij het wegvervoer.

Klaas de Waardt, voorzitter van VERN zegt dat het in het wegvervoer net zo slecht gaat als in de binnenvaart, elke dag gaat er wel een wegvervoerder failliet. Wil je wat bereiken in Europa dan moeten we de krachten bundelen. Het wegvervoer is de grootste vervoerder in Europa. Als we gezamenlijk een week met vakantie gaan heeft Europa een groot probleem en zullen ze wel naar ons gaan luisteren.

Hoe gaan we naar Brussel en hoe gaan we de politiek duidelijk maken dat de vrije markt niet werkt in het vervoer. Ons Recht heeft het plan ontwikkeld en de ASV steunt deze graag. Plan is om met 500 schippers op 11 april naar Brussel te gaan. Schippers kunnen zich aanmelden en wanneer er genoeg zijn kunnen we gaan. Er hebben zich al velen gemeld. De oproep komt in de vakbladen te staan. Ons Recht krijgt vele vragen van schippers in België wat er gaat gebeuren na 11 april. In België wil men de schepen echt tegen de kant leggen en niet meer varen. Ger Veuger merkt op dat er in 1993 2600 schepen 6 weken tegen de kant hebben gelegen en dat was niet genoeg, als je de Rijnvaart niet meekrijgt gaat het niet lukken. Je moet een actie opbouwen dus eerst naar Brussel en dan verder, je moet de grote schepen mee krijgen en natuurlijk ook de vrachtwagen.

Klaas de Waardt zegt dat je ook de pers mee moet hebben en ook de bevolking is erg belangrijk om aan je zijde te hebben. 11 april is de eerste stap en misschien moet je wel 10 stappen zetten om iets te bereiken. Voor Piet Bennik is Lobith de beste plek om te gaan liggen als je wat wil bereiken. Sunniva Fluitsma zegt dat je niet in een actie moet stappen waar de tijd nog niet rijp voor is en die je dus dan ook niet kunt winnen. Als het mislukt ben je een paar jaar verder voordat er weer iets gebeurt. Ger Veuger zegt als je een grote actie wilt dan moet het samen met het wegvervoer. Joop Molewijk zegt als je binnen een week geen vooruitgang ziet kun je wel stoppen, in 1993 zagen we na een week al dat het moeilijk zou gaan worden. Klaas de Waardt zegt dat weg en water bijna al het vervoer in handen hebben, spoor is te verwaarlozen, als wij samenwerken kunnen we heel het vervoer platleggen in Europa. Fokke Wijkstra, we moeten eerst samen met het wegvervoer een actie doen voor dat we een grote actie gaan doen. Ons Recht wil geen ruzie tussen Nederlandse en Belgische schippers want anders gaan we het nooit winnen. Fokke Wijkstra begrijpt dat de overheid in deze economische situatie blij is met het goedkope vervoer, maar wij hebben daar niets aan er moet een Europees vervoersbeleid komen.

We willen op 11 april met 500 mensen in Brussel zijn, Klaas de Waard VERN probeert daar ook vrachtwagenchauffeurs te krijgen, zelf is hij er in ieder geval bij. Op 14 mei gaan de vrachtwagenchauffeurs naar Brussel gesteund door de binnenvaart. Er komt een gezamenlijk persbericht van binnenvaart en wegvervoer.

De voorzitter Willem Stam dankt iedereen voor zijn bijdrage aan de vergadering en hoopt dat er op 11 april 500 schippers in Brussel zijn. Er is nog een drankje voor iedereen en een goede reis naar huis gewenst.

Agenda najaarsvergadering 14 september 2013

1. Opening
2. Rede voorzitter.
3. Mededelingen.
4. Goedkeuring agenda
5. Goedkeuring verslag 25 maart 2013
6. Pamflet
7. Crisis
8. Overleg overheid
9. Wat verder ter tafel komt
10. Sluiting.

UITNODIGING

Najaarsvergadering

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging
nodigt u hierbij uit voor de najaarsvergadering op
zaterdag 14 september 2013
in appartementencomplex " Harmonie"
Gaesbeekstraat 11, Rotterdam
Aanvang : 11 uur (zaal open 10.30 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

De crisis gaat door.

En stil werd het weer na 25 juli. De 25^{ste} was de dag waarop de Europese Commissie zich zou buigen over de (eventuele) crisisaanvraag voor de binnenvaart. Enkele weken ervoor werd de ASV nog op die datum geattendeerd door het Ministerie: we moesten het vooral niet vergeten, dan was de grote dag en of we het wel in onze agenda hadden gezet!!

Jawel, wij wisten dat wel, maar wist het Ministerie dan meer dan wij, en was de ASV dan ook welkom op dit overleg met EBU en ESO? Eh....nee, dat niet natuurlijk.

En zo ging de 25^{ste} voorbij zonder crisisaanvraag. Niet vanuit België, en dus ook niet ondersteund vanuit andere landen. De Europese commissie heeft slechts 2 uur overlegd met vertegenwoordigers van EBU en ESO waarbij de schipper weer de grote afwezige was. (Hierbij is dus nog minder tijd uitgetrokken dan voor de overleggen met La Glissoire, Ons Recht en de ASV!!)

Wat is er ondertussen wel bereikt?

De wet tegen dumping prijzen zal tussen september en november van kracht zijn in België.

Het dossier voor de aanmelding van de crisis zal begin september voltooid zijn waarna de crisisaanmelding zal plaatsvinden, men heeft daar voor geopteerd om dit niet tijdens het zomerverlof te doen.

Wat gebeurde er wel op de 25^{ste}?

Tijdens de 25ste bij de bijeenkomst met de EC en de lidstaten was iedereen het er over eens dat er betere marktobservatie moet komen.

De Europese verladers geven aan dat dit probleem opgelost dient te worden met de hulp van de banken.

België en Nederland zijn het er over eens dat er sprake is van overcapaciteit maar Nederland vraagt hulp van de banken en wil niet ingrijpen in de marktprijzen. Daarmee laten we België (en ons) dus in de kou staan want Nederland is dus niet positief ten opzichte van een Europese Dumping wet (verbod om beneden kostprijs te vervoeren).

Oostenrijk is tegen de crisisaanmelding.

Duitsland beweert (nota bene!) dat de vervoerprijzen competitiever moeten zijn.

Frankrijk blijft zonder mening, neutraal.

Kortom....Ze laten ons mooi in de kou staan.

En nu?

Eind september begin oktober zal de EC weer bijeenkomen met de sector.

28 augustus komt er een overleg tussen ESO en EBU.

En wat daar uit komt?

Ondertussen heeft de Belgische schippersorganisatie Ons Recht zijn handen vol aan het uitzoeken van allerlei gegevens die zij aan moeten leveren om de crisisaanvraag te onderbouwen. Gegevens waarvan het belachelijk is dat een sociaal economische organisatie ze aan moet leveren. Dat hadden de verantwoordelijke regeringen gedurende de afgelopen jaren gewoon op orde moeten houden. Niet voor niets is er beloofd dat er markttransparantie zou zijn.

In België wordt er nog wel iets bijgehouden door het ITB maar het CBS houdt in Nederland al jaren helemaal geen cijfers meer bij over de binnenvaart. En dan mogen de particuliere partijen daar dan nu opeens met terugwerkende kracht (gratis!) voor zorgen. Waarbij alle aangeleverde cijfers natuurlijk ook nog eens discutabel zijn, want hoe bewijs je dat allemaal door de vele achter ons liggende jaren heen? Het gaat hierbij natuurlijk om tarieven die betaald zijn voor de diverse reizen in de verschillende tonnenmaten, en de ontwikkeling daarvan.

Ook enkele denktankleden hebben hun best gedaan om cijfers aan te leveren om zo gereedschap te hebben om de crisis te onderbouwen. Geweldig dat mensen het paraat hebben en ook nog eens het lef hebben dat te willen delen. Maar het is natuurlijk een belachelijke zaak dat dit bij de verschillende

(sociaal economische) organisaties gelegd wordt. Zo heeft de overheid kennelijk nergens meer een verantwoordelijkheid voor, en wordt de partij die zaken aan de orde stelt opgezaaid met een berg onmogelijke opdrachten. Dan moeten wij schippers niet verbaasd zijn als dat niet lukt en het dus heel stil wordt. Zo kun je groepen ook monddood maken denk ik in mijn stoutste gedachten.

In wezen is het natuurlijk een onmogelijke opdracht en dat komt sommigen ook wel weer heel goed uit. Want nu kan men weer zeggen "zie je wel, het is de Belgen niet gelukt die crisisaanvraag erdoor te krijgen", en dan hebben ze gelijk. Het heet met een mooi woord "selffulfilling prophecy", oftewel: je zorgt door je eigen gedrag dat je voorspelling uitkomt.

Zo zien wij dan ook dat het constant zeggen "dat het toch niet lukt, niet haalbaar is of niet mogelijk is" zijn (wrange) vruchten afwerpt. Zie ook het officiële verslag van 5 juni verderop in de nieuwsbrief. Daaruit blijkt dat, hoewel 25 varende bestuursleden in een vergadering iets anders besloten hadden, de niet varende vertegenwoordigers van de betreffende bond bij hun eigen standpunt bleven. Kortom, de niet varende bestuurders vragen om een sloopregeling, waarbij de varende bestuursleden om een wijziging van beleid van de banken had gevraagd.

En plotseling doemt daar ook weer een heel nieuw fenomeen op: "Het droge lading Comité". Nooit van gehoord? Wij ook niet, maar dat is er dan opeens, een nieuw project van de heer Kraaijeveld. Kleinere schepen komen daarbij helemaal niet aan bod, men gaat met eigenaars van grotere droge ladingschepen bespreken hoe de crisis aangepakt moet worden. En ja hoor, de Tweede Kamer is erg onder de indruk hiervan.

Toch een grappig idee dat we constant onder druk gezet worden dat we samen moeten werken en liefst onszelf opheffen en opgaan in het grote geheel, maar dat zo'n nieuw initiatief, nota bene in werking gesteld door degene die ons allemaal "op een lijn wil hebben" toegejuicht wordt. Het Ministerie was er dan ook alweer aanwezig bij de bijeenkomst van het Droge Lading Comité waar het rapport van de ING werd gepresenteerd, (waarbij het Ministerie dus een signaal uitzendt "deze organisatie nemen wij serieus"). Dat rapport waar in de vorige nieuwsbrief onze reactie op gegeven is en de bankensector de hele pijn van de crisis bij de binnenvaartsector zelf legt.

Gelukkig hebben alle media onze reactie geplaatst en misschien is het wel daarom dat zelfs de Minister tijdens het AO (Algemeen Overleg) over de binnenvaart voorzichtig opperde dat er voor bepaalde maatregelen "wel een draagvlak in de binnenvaart moest zijn", zij doelde hierbij op een sloopregeling betaald door de sector zelf van een bepaalde categorie schepen.

En misschien is het ook wel mede dankzij ons schrijven dat tijdens het overleg de 25^{ste} opeens de bal zo heel erg duidelijk bij de banken werd gelegd. Het lijkt erop dat de verschillende partijen (nu) vinden dat de banken degene zijn die hoofdverantwoordelijk zijn en dat die dan ook maar op de blaren moeten zitten.

Je weet het natuurlijk nooit, maar ik weet wel dat er voor ons niets anders opzit dan maar doorgaan met vertellen hoe het volgens ons zit. En ergens zal er wel iets blijven hangen, en misschien, misschien komen we hier ooit nog eens uit.

Voorlopig echter, krijg ik vooral persoonlijk heel veel leedverhalen te horen van mensen die het echt niet meer zien zitten, die alle vertrouwen verloren hebben. En geef ze eens ongelijk!

Gelukkig blijkt wel dat die mensen (lid of niet) zich in ieder geval gesteund voelen door de ASV. Dat is toch wel het minste wat we kunnen doen.

Sunniva Fluitsma

Nationale crisis aanmelding

Officieel verslag van het overleg met de diverse partijen (BBU, CBRB, EVO en ASV) en het ministerie over de crisisaanvraag in de binnenvaart.

Datum overleg: 5 juni 2013

Bij dit overleg waren namens de ASV Bouke Veltman en Sunniva Fluitsma aanwezig. Van de overige partijen was er **niet één varend bestuurslid** afgevaardigd.

1. Opening

Paul van Gulp heet aanwezigen welkom. Onderwerp van overleg is de mogelijke Nederlandse inbreng in een mogelijke discussie in Brussel over maatregelen in het komende formeel overleg op Europees niveau n.a.v. het verwachte verzoek van België aan de EC om de crisis in de binnenvaart uit te roepen.

De vijf partijen BBU, CBRB, ASV, EVO en VWB zijn uitgenodigd voor dit overleg omdat zij deelnemen aan het vooroverleg in CCR-verband.

Voorafgaand aan de bijeenkomst bleek bij de receptie van de Plesmanweg verwarring bij vertegenwoordigers van de groep varende ondernemers van CBRB over deelname aan het overleg. Voor IenM is het aan CBRB om haar vertegenwoordiging in dit formele overleg te bepalen.

De Vereniging van Waterbouwers heeft afgezegd.

2. Bijeenkomst Binnenvaartcomité 27 mei

Paul van Gulp geeft een samenvatting van de bijeenkomst van het Binnenvaartcomité onder voorzitterschap van de Europese Commissie op 27 mei. Tijdens de bijeenkomst – waar zes landen aanwezig waren - is een verkennende ronde gemaakt langs de aanwezige lidstaten over de inschatting van de situatie van de nationale binnenvaart: hoe ernstig wordt de situatie beoordeeld en welke analyse is hieraan verbonden? In de bijeenkomst kwamen dus geen standpunten t.a.v. de Belgische crisismelding of te treffen soort maatregelen aan de orde.

In België wordt vooral overcapaciteit in de grote droge ladingvaart geconstateerd; in de tankvaart is de situatie minder urgent. De overcapaciteit in het segment droge lading leidt tot forse prijs- en verdringingseffecten.

Nederland heeft zich in grote lijnen aangesloten bij de schets van de Belgische situatie, mede op basis van het in opdracht van BBU door Panteia samengestelde rapport en het concept rapport van ING. Voor het segment grote droge lading is het beeld somber; de termijn waarop weer enige balans tussen vraag en aanbod verwacht wordt is verder weggeschoven: van 2014-15 naar 2018-19. De voortdurende onbalans leidt tot een dusdanige ontwrichting van de binnenvaartsector dat de vraag rijst of nog voldoende zelfherstellend vermogen resteert. Dit is gebaseerd op eenzelfde analyse als in 2009, toen de situatie minder ernstig was. De huidige marktverstoring komt sterk overeen met 1995-96.

De vertegenwoordiger van Duitsland wees op de groei van de binnenvaart in 2012 met 1/2%. Het beeld van België en Nederland werd niet herkend.

Frankrijk nam een tussenpositie in: herkenning van de probleemsituatie in België en Nederland voor Rijn en Moezel; voor andere vaargebieden niet. Wel werd een scherpere concurrentie van wegvervoer t.o.v. binnenvaart geconstateerd. In het algemeen werd minder onevenwichtigheid tussen vraag en aanbod in de binnenvaart gezien. Frankrijk gaf aan bereid te zijn constructief mee te denken over zinvolle maatregelen.

Oostenrijk herkende zich niet de probleemschets voor België en Nederland.

De EC heeft kennis genomen van de verschillende posities. De EC stelde de vraag in hoeverre in België en Nederland sprake is van een nationaal probleem, dat manifest is geworden tegen de achtergrond van het grote marktaandeel van de binnenvaart in de beide landen. De EC heeft nog geen conclusies getrokken.

Gert Mensink voegde nog toe dat België ook de overgangsbepalingen aan de orde stelde en dat de Duitse delegatieleider in de CCR constructieve medewerking op dit dossier toegezegd heeft. Paul van Gulp meldt nog dat de minister dit punt in het overleg eind april met de Duitse minister heeft aangekaart. Op een vraag ter zake van de kant van ASV antwoordt Paul van Gulp dat de Nederlandse insteek t.a.v. de overgangsbepalingen ongewijzigd is. Spreker constateert dat meer

beweging in de discussie gekomen is.

Volgens ASV is de minister niet bereid te kijken naar wat andere landen doen en voert alleen Nederland keuringen uit op afgelopen overgangsbepalingen, waardoor alleen de oudere vloot in Nederland verdwijnt. Alleen Nederland zou zich aan de afspraken houden. Naar aanleiding hiervan zegt Gert Mensink toe om in de CCR de daadwerkelijke toepassing van de overgangsbepalingen aan de orde te zullen stellen.

Paul van Gulp sluit de terugmelding van de bijeenkomst in Brussel op 27 mei af met de opmerking dat de EC nog geen conclusies getrokken heeft. Eind juli zal de EC naar verwachting een nieuwe bijeenkomst organiseren. In de ochtend zal er een hoorzitting zijn met de Europese binnenvaartorganisaties EBU en ESO en de Europese verladersorganisatie ECC; in de middag een nieuwe bijeenkomst van het Binnenvaartcomité waar mogelijk ook maatregelen aan de orde komen.

3. Inschatting situatie binnenvaart en mogelijke maatregelen

Een rondje wordt gemaakt langs aanwezige organisaties.

BBU

De analyse van Panteia wijst in de richting van structurele marktontwrichting in het segment grote schepen/droge lading. Deze leidt ook tot verdringing naar kleinere schepen. Omdat onderhoud onder druk komt te staan, kan ook de veiligheid in het gedrang komen. Ook wijst BBU op de financiële gevolgen van een systeemcrisis voor de overheid via de kredietgaranties B-MKB.

Passende maatregelen dienen conform de Europese richtlijnen en verordeningen dienaangaande in de capaciteits sfeer gevonden te worden. Voor een structurele oplossing is sloop in genoemd segment noodzakelijk. De structurele overcapaciteit bedraagt ca. 14%, totaal 500.000 ton, ofwel ong. 200 schepen van grotere categorie. Terugbrengen van capaciteit kan een permanent of tijdelijk karakter hebben. Mogelijke maatregelen zijn:

- oud voor nieuwregeling
- sloopregeling
- tijdelijke oplegging
- teruggaan naar 14 uren vaart.

Een nieuwbouwstop acht de BBU niet haalbaar.

In antwoord op de vraag van Paul van Gulp hoe te voorkomen dat over 10 jaar weer dezelfde situatie bestaat, geeft BBU aan dat Europees vervoerbeleid noodzakelijk is en tegelijk de sector zelf de nodige stappen moeten zetten bijv. via het Droge lading comité. Een crisismelding kan leiden tot hernieuwd vertrouwen in de sector, en daarmee een impuls geven aan de gewenste continuïteit.

In antwoord op de vraag van ASV of dit mogelijk is zonder marktmeester, geeft BBU aan dat er niet één oplossing is, dat maatregelen noodzakelijk zijn gericht op sanering én structuurversterking, en dat deze tijd kosten. Er is voor een lange termijnbeleid sprake van tekort aan data, bijv. over vervoersprognoses, volumina goederenstromen en aantal schepen in bestelling. Dit moet de sector bij de EC aan de orde stellen.

In antwoord op de vraag van Paul van Gulp welke 200 schepen uit de vaart genomen moeten worden: vuile schepen of de schepen die in de grootste problemen verkeren, antwoordt BBU dat bedrijven/schepen die ermee ophouden geïnventariseerd zouden moeten worden. Aan de hand van wachtlijsten dient een match gemaakt te worden, waarbij ook de banken een rol hebben. Deze match betreft enerzijds oudere eigenaren met nieuwere schepen die willen stoppen en anderzijds jonge eigenaren met ouder materieel dat gesloopt kan worden. De banken moeten dan wel mee willen werken met een financieringsconstructie.

Op de vraag van ASV wie een sloopregeling betaalt, antwoordt BBU dat na een crisismelding de sector het zelf moet doen. Idealiter zou de overheid een bijdrage moeten leveren, maar dit ziet BBU niet gebeuren. De rekening komt dan vervolgens te liggen bij het binnenvaartbedrijfsleven met schepen >86m en de banken. Wel zijn de mogelijkheden van voorfinanciering door de overheid of de EIB te bezien.

N.a.v. de vraag van Gert Mensink of er een territoriale begrenzing zou moeten zijn, is de reactie van BBU het gaat om de hele EU, waarbij de begrenzing t.o.v. de Donau nader te bezien is.

CBRB

CBRB begrijpt de crisismelding voor de sector droge lading, maar heeft problemen met oud voor nieuw-regelingen of beperken van markttoegang gezien de lopende investeringsprogramma's van bedrijven. Bedrijven die nu bijv. investeren in LNG-schepen betalen liever geen heffingen. CBRB vindt het niet redelijk dat deze bedrijven mee zouden moeten betalen aan de oplossing van problemen van concurrenten waar deze part noch deel aan hebben of hebben gehad. CBRB wijst ingrijpen door de overheid af en heeft twijfels t.a.v. de effectiviteit van marktinterventies door overheden, zowel nationaal als Europees. CBRB wijst hierbij ook op ervaringen met sloopregelingen in het verleden. Basale regels zijn wel te bedenken, bijv. oudere, milieuvervuilende schepen uit de vaart nemen, maar dit pakt voor de betrokken bedrijven en banken negatief uit.

Volgens CBRB is er, als uitsluitend economisch naar de situatie wordt gekeken, geen probleem. Dat de droge lading sector grote problemen heeft is duidelijk. Er is voor € 4,5 miljard aan schepen gefinancierd, dat is met de huidige waarderingen misschien wel € 2 miljard te veel. Banken moeten gaan afschrijven. Bedrijven gaan dan failliet; schepen zullen uit de vaart gaan. Vooral oudere vuilere schepen uit de vaart is de oplossing, wat niet per definitie volgt uit het failliet gaan van bedrijven. In de analyse van CBRB is een koude sanering te verwachten, zoals eerder gebeurd is in de jaren '80.

CBRB meent dat de binnenvaart onderdeel zou moeten zijn van de logistieke keten. Het zijn de binnenvaartsector en de banken die fouten gemaakt hebben en het probleem ook kunnen oplossen. De oplossing wordt door het CBRB gezien in een methode waarin zowel de banken als de sector zelf hun verantwoordelijkheid nemen. De methode uit de baksteensector betekent dat óf banken óf bedrijfsleven óf beide vrijwillig zelf betalen voor de sloop van schepen in het segment boven 2.000 ton. Dit zou de overheid kunnen faciliteren. CBRB merkt op dat het bijzonder wrang is dat bedrijven die zorgvuldig geopereerd hebben, nu ook meegetrokken worden in de economische crisis.

Te overwegen is om de NMa te vragen om toestemming om te slopen, met name vuilere schepen, conform de formule uit de baksteensector. De Europese Richtlijn ziet de CBRB als een "monster", waarmee sinds 1996 niets is opgeschoten.

Op de vraag van Gert Mensink hoeveel casco's nog op afbouw liggen te wachten, antwoordt CBRB dat precieze gegevens ontbreken. Volgens ASV zijn er in Nederland ong. 100 casco's voor grotere schepen.

EVO

Volgens EVO is de speelruimte voor de overheid in dit dossier beperkt; maatregelen zullen van de sector zelf moeten komen. Maatregelen zullen effectief moeten zijn, d.w.z. een bijdrage leveren aan terugbrengen van de overcapaciteit zonder schade voor anderen te veroorzaken. Bedrijven hebben in het verleden de verkeerde keuzen gemaakt; ondernemers hebben de verantwoordelijkheid risico's tengevolge hiervan te dragen. De binnenvaart moet nu als echte ondernemers optreden.

Ook banken hebben een verantwoordelijkheid in deze; zij hadden zich meer terughoudend moeten opstellen. Banken hebben veel geld gepompt in de sector en zullen dus nu ook moeten bijdragen. De overheid dient de vrije marktwerking voorop te stellen. Volgens EVO zou deelname van de banken aan dit overleg gewenst geweest zijn.

De verkeerde schepen slopen acht EVO zinloos; nader overleg hierover met de banken is nodig.

In reactie op de vraag van Paul van Gorp of er maatregelen zijn uit het pakket dat in 2010 in het crisisberaad besproken is die nu onbespreekbaar zijn, geeft EVO aan dat door de overheid vastgestelde tarieven onaanvaardbaar zijn. EVO wijst elke maatregel af die marktconforme tarieven in de weg staan.

ASV

Wat betreft de vraag wat te doen met technisch failliete ondernemers in de binnenvaart pleit de ASV ervoor dat banken en gemeenten nu stoppen met het ingrijpen in de marktwerking, waarbij de banken "clementie" tonen met de technisch failliete ondernemers, en in voorkomende gevallen gemeenten die ondernemers zelfs nog eens financieel steunen. Daarbij refereert de ASV aan regelgeving die hierbij volgens de ASV van toepassing is bij hypotheek met staatsgarantie. In een recente bijeenkomst met

ca. 25 varende bestuursleden van de BBU, Varende ondernemers van de CBRB en ASV is gebleken dat geen draagvlak bestaat voor een sloopregeling die (deels) door de binnenvaartsector zelf betaald wordt. Veel schepen zijn al bijna failliet; er zijn schepen waarvoor al jaren geen rente en aflossing betaald is. Omdat schepen niet makkelijk te verkopen zijn, zullen faillissementen leiden tot uitval van capaciteit. Koude sanering is volgens ASV al gaande, met name sloop van kleinere schepen.

ASV bepleit de Belgische crisisaanpak over te nemen. Er is sprake van een structurele crisis. Bijdrage aan oplossing op korte termijn is niet te verwachten van sloopregelingen, maar alleen als banken “de stekker eruit trekken”. Dit betekent een koude sanering, die rust in de markt kan scheppen en de neerwaartse spiraal doorbreken omdat schippers hierdoor meer marktmacht krijgen. Volgens ASV kan er een vrije markt zijn met een ondergrens, d.m.v. een verbod op varen onder de kostprijs. Hiervoor is overheidsingrijpen op EU-niveau noodzakelijk. Een verbod op varen onder de kostprijs legt een bodem in de markt; de EU zou de kostprijs moeten bepalen. De te berekenen tarieven vormen een gemiddelde prijs. Omdat reservecapaciteit in de binnenvaart nodig is, is volgens ASV een marktmeester noodzakelijk. Binnenvaart kan in een geheel vrije markt niet opereren. Volgens ASV moet er markttransparantie komen in de binnenvaart.

Naar aanleiding van de inbreng van ASV constateert CBRB dat een cultuur van zelfstandigheid en ambachtelijkheid in de particuliere binnenvaart aanwezig is. Volgens CBRB is het scheppen van bedrijfsmatige verbanden niet aan de overheid.

Conclusies

BBU concludeert dat er eensluidendheid is over de noodzaak van sanering; over de manier waarop wordt verschillend gedacht. Volgens BBU zullen de banken pas over georganiseerde sanering willen nadenken als dat voor hen juridisch mogelijk is. Daarom moet er eerst een crisismelding zijn.

BBU wijst er op dat voorstellen van het Droge lading comité geen formele status hebben. Wel kunnen deze in het Nederlandse standpunt meegenomen worden.

CBRB ziet een koude sanering als onvermijdelijk als de sector met hulp van de banken niet zelf ingrijpt en maatregelen neemt.

Paul van Gurp concludeert dat er tussen organisaties overeenstemming bestaat over de ernst van de situatie, maar niet over de te treffen maatregelen na een eventuele crisissluitroep. In het komende Europese overleg zal het voortouw inzake voorstellen voor crisismaatregelen bij België liggen, als initiatiefnemer van de crisismelding. Maar ook naar Nederland zal gekeken worden, en ook naar de Europese binnenvaartorganisaties. Vraag blijft welke voorstellen gedragen worden door de sector, gezien de verschillende geluiden die gehoord zijn in de bijeenkomst. Paul van Gurp onderstreept het belang van een gedragen standpunt in de binnenvaartsector als voorwaarde voor een succesvolle crisismelding. Gert Mensink herinnert aan de veelvoud van voorstellen in 2010; het ontbreken van consensus toen werkte als alibi voor een negatieve conclusie over een crisissluitroep.

Paul van Gurp noemt het Droge lading comité een goed initiatief op nationaal niveau. Van EBU en ESO wordt een bijdrage verwacht in de komende hoorzitting van de EC.

Introductie Brief van Minister Timmermans

Hierbij vindt u een brief van minister Timmermans die daarmee duidelijk maakt dat Nederland dan wel voor één Europa is, maar tegelijkertijd toch vooral zijn eigen weg wil gaan. Dat is helaas wat wij ook gemerkt hebben in het kader van het Witboek vervoer. Zodra Europa echt maatregelen wil om vervoer over water (en spoor) te bevorderen ten koste van het vervoer over de weg, trapt Nederland op de rem. In het kader van deze achtergrond willen wij u graag informeren middels deze brief. Hierbij gaat het erom dat Nederland betreffende een beperkt aantal onderwerpen een gezamenlijk beleid wil voeren maar bij een heel aantal onderwerpen vooral een eigen beleid wil blijven voeren, en niet een beleid gezamenlijk met Europa. Helaas gaan die onderwerpen waarbij men geen gezamenlijk beleid wil voeren juist de vervoerssector en dus de binnenvaart aan.

Als leidend motto daarbij geldt: 'Europees wat Europees moet, nationaal wat nationaal kan'. Een specifieke boodschap voor onze Belgische bureaus is dat Nederland klaarblijkelijk ook geen harmonisering van regelgeving op het gebied van belastingen en sociale stelsels wil, datgene dus waar men in België wel voor pleit.

Verder is een opvallende uitspraak in dit stuk: "In samenhang met deze exercitie is het ministerie van Economische Zaken bezig met een inventarisatie die specifiek gericht is op EU-regels die in Nederland leiden tot onnodige regeldruk voor ondernemingen, waaronder het mkb." Dat klinkt natuurlijk heel goed. Maar al enkele jaren geleden hebben wij een hele lijst met punten ingebracht bij het ministerie (na een vraag daarover van hen) over beperking regeldruk. Daar is werkelijk helemaal niets mee gebeurd. (denk aan PDV/ NIWO/ CCR regels / cabotage (Frankrijk) en dergelijke) Ik heb het een jaar geleden nog eens nagevraagd "wat is er nu eigenlijk mee gebeurd?" en men na lang zoeken kwam men tot de conclusie "wat binnenvaart betreft heeft men er niets mee gedaan". De enige sector waarbij men wel naar aanleiding van die digitale ronde aanpassingen heeft verricht ten gunste van de sector is: bij het vervoer over de weg.

Dit alles als achtergrondinformatie ter introductie van het onderstaande

Sunniva Fluitsma

Brief van Minister Timmermans

Datum 21 juni 2013

Betreft uitkomsten subsidiariteitsexercitie

Met deze brief en de bijgaande inventarisatie, geeft het kabinet uitvoering aan het voornemen uit het regeerakkoord om in Europees verband voorstellen te doen inzake de overdracht van beleidsterreinen aan nationale overheden, ook wel aangeduid als de Nederlandse 'subsidiariteitsexercitie'.

De Europese integratie is een stapsgewijs proces waarbij tot samenwerking wordt besloten als de noodzaak daartoe aanwezig is en/of als dit in het belang is van de deelnemende landen. Zo is een van de lessen van de financieel-economische crisis dat meer Europees toezicht, monitoring en handhaving nodig is om de eurozone goed te laten functioneren. Ook op andere terreinen, zoals energie, klimaat, asiel en migratie en de vervolmaking van de interne markt, maar ook bijvoorbeeld de aanpak van belastingfraude en ontduiking of samenwerking op het vlak van defensie, is Europese samenwerking hard nodig. De tijd van een 'ever closer union' op alle mogelijke beleidsterreinen is echter voorbij, zo is de stellige overtuiging van het kabinet. Al tijdens het referendum in 2005 werd het onbehagen van de Nederlandse bevolking duidelijk met een Unie die als een doel op zich steeds verder uitdijt en steeds bemoeizuchtiger wordt. In plaats daarvan dienen we steeds opnieuw de afweging te maken of onze beleidsdoelstellingen voldoende door de lidstaten op centraal, regionaal of lokaal niveau kunnen worden verwezenlijkt. Dat zijn immers de bestuurslagen die het dichtst bij de burger staan.

Alleen indien er goede argumenten zijn voor ingrijpen op Europees niveau (bijvoorbeeld omwille van het creëren van een gelijk speelveld, het bevorderen van eerlijke concurrentie of terugbrengen van handelsbelemmeringen binnen de interne markt of vanwege de effectiviteit van een grensoverschrijdende aanpak van grensoverschrijdende problemen) is Europese regelgeving gerechtvaardigd.

Als leidend motto daarbij geldt: 'Europees wat Europees moet, nationaal wat nationaal kan'.

Er zijn diverse mogelijkheden om de taken en bevoegdheden van het Europese en nationale niveau te herschikken. Bevoegdheden kunnen terugvloeien naar lidstaten door de beleidsterreinen waarop de Unie bevoegd is in te perken. Ook kunnen lidstaten met zogenaamde *opt-outs* bedingen dat zij bevoegdheden behouden. Beide varianten vereisen een wijziging van de EU-verdragen. Het kabinet acht dat geen begaanbare en ook geen wenselijke weg. Veeleer dient kritisch gekeken te worden naar de Europese regelgeving zelf zoals deze de afgelopen decennia is geaccumuleerd in wat wel het *acquis* van de Unie wordt genoemd. Deze kan in samenspraak tussen de lidstaten worden herzien of bijgesteld. Ook kunnen de lidstaten in onderlinge samenspraak komen tot politieke afspraken over toekomstige prioriteiten voor Europese regelgeving.

Dat is de aanpak waar het kabinet met deze exercitie voor kiest. Nederland is een van de meest actieve landen in de EU op het gebied van het toetsen van subsidiariteit en proportionaliteit van EU-regelgeving. We houden sinds jaar en dag consequent de subsidiariteit en proportionaliteit van alle nieuwe initiatieven van de Europese Commissie tegen het licht. Met onze 'BNC-fiches' lopen we op dit punt voorop in Europa. Het systeem van de gele en oranje kaarten is in het Verdrag van Lissabon gekomen doordat daartoe mede vanuit Nederland het initiatief is genomen. Het Nederlandse parlement behoort tot de meest actieve en betrokken nationale parlementen op dit vlak. Nederlandse parlementariërs voeren vaak een effectieve lobby voor het uitvoeren van subsidiariteitstoetsen op nieuwe voorstellen van de Commissie. Nederland maakt daarmee ten volle gebruik van de bepalingen die in het Verdrag van Lissabon, en met name in Protocol 2 bij de verdragen, zijn vastgelegd over de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en proportionaliteit. Het lukt Nederland in de praktijk vaak om tijdens het onderhandelingsproces tussen regeringsvertegenwoordigers in de Raad bezwaren uit hoofde van subsidiariteit en proportionaliteit in te brengen en die voorstellen vanuit dat perspectief aangepast te krijgen, zo bleek ook tijdens deze exercitie. Zo is het bijvoorbeeld gegaan met de voorstellen voor een Europese 'APK' en de richtlijn over optische straling voor werknemers die in de buitenlucht werken (*'ambre solaire'*-richtlijn). Ook zijn diverse voorstellen om deze redenen uiteindelijk niet aangenomen door de Raad of niet in de aangekondigde vorm ingebracht door de Commissie. Een goed voorbeeld van die laatste categorie is de aangekondigde herziening van de pensioenfondsenrichtlijn (IORP). Uit de inventarisatie, en met name ook uit de consultaties met organisaties van experts en belanghebbenden, is overigens ook duidelijk geworden dat er vaak juist uitdrukkelijke steun bestaat voor regelgeving op EU-niveau, bijvoorbeeld daar waar het gaat om controle en toezicht op EU-breed gemaakte afspraken ter vervolmaking van de interne markt.

Met deze exercitie onderstreept Nederland dat het vindt dat bestaande regelgeving opnieuw op de agenda moet kunnen worden gezet (herziening). Naar de mening van het kabinet is de Commissie te terughoudend bij het moderniseren van wet- en regelgeving. Ook vindt Nederland dat lidstaten politieke afspraken moeten kunnen maken met de Europese Commissie op welke deelterreinen zij voorlopig liever geen nieuwe initiatieven van de Commissie zien. Waarom dient de Commissie op elk beleidsterrein waar zij bevoegd is, ook stevast met nieuwe regelgeving te komen? Vooruitlopend op het aantreden van een nieuwe Commissie eind 2014, zouden daarover nu tussen de lidstaten afspraken gemaakt kunnen worden.

Alle departementen hebben, mede door raadpleging van een groot aantal organisaties van experts en belanghebbenden, gewerkt aan een lijst van waar het wat Nederland betreft op dit moment op het gebied van Europese regelgeving concreet aan schort. De uitkomst van deze exercitie is de bijgevoegde lijst van 54 Nederlandse actiepunten. Na de bespreking met het Parlement zal Nederland de actiepunten in EU-verband inbrengen. Daarvoor zal in contact worden getreden met de Europese Commissie en zal steun worden geworven onder de andere lidstaten in de Raad, onder meer om vooruitlopend op het aantreden van de nieuwe Europese Commissie tot de hierboven genoemde politieke afspraken te komen.

Uit de lijst komt een aantal terreinen naar voren waarop de EU zich volgens Nederland op basis van het subsidiariteitsbeginsel terughoudender zou moeten opstellen, zoals strafprocesrecht, directe belastingen en sociale zekerheid. Aan een aantal wetsvoorstellen heeft Nederland eenvoudig geen behoefte. Daarnaast zijn er terreinen waar weliswaar Europese wetgeving nodig is, maar waar deze wetgeving meer ruimte dient te laten aan de lidstaten en hen met minder administratieve lasten dient op te zadelen. Op deze punten heeft Nederland bezwaren die samenhangen met het proportionaliteitsbeginsel. In de uitgewerkte lijst van Nederlandse actiepunten wordt dit verder

toegelicht. Het kabinet ziet deze lijst als een eerste aanzet voor een discussie met lidstaten en instellingen over een Europa dat bescheidener, soberder en tegelijkertijd effectiever is.

In samenhang met deze exercitie is het ministerie van Economische Zaken bezig met een inventarisatie die specifiek gericht is op EU-regels die in Nederland leiden tot onnodige regeldruk voor ondernemingen, waaronder het mkb. De exercitie van het ministerie van Economische Zaken kan worden gezien als een verdieping van de subsidiariteitsexercitie op het punt van regeldruk, mede op basis van input van het bedrijfsleven. De bevindingen die de minister van Economische Zaken op korte termijn zal inbrengen richting de Europese Commissie zullen, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 13 februari jl. over de Raad voor Concurrentievermogen, tevens separaat aan uw Kamer worden gestuurd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
Frans Timmermans

lenM Europaforum

Donderdag 27 juni 2013, Havenbedrijf Amsterdam

Verslag

Twee keer per jaar organiseert de Directie Internationaal (DI) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het Europaforum, een bijeenkomst waar lenM'ers, mede-overheden en beleidspartners elkaar informeren en discussiëren over de EU-actualiteiten op het gebied van milieu en transport. Op donderdagmiddag 27 juni j.l. waren we te gast bij het Havenbedrijf Amsterdam.

Na een welkomstwoord door dagvoorzitter Jan van Heest (DI) gaf Ab Cherribi een inleiding namens het Havenbedrijf Amsterdam, waarbij hij wees op het toenemend belang van de zeescheepvaart voor de mondiale handel en de sleutelrol die Nederland daarbij vervult. Ook lichtte hij de inspanningen van het Havenbedrijf Amsterdam toe op het gebied van duurzame energie en het faciliteren van alternatieve brandstoffen.

Jeroen Steeghs en Kasper van der Gugten van de Permanente Vertegenwoordiging van Nederland bij de EU gaven de aanwezigen vervolgens een overzicht van de prioriteiten van het inkomend Litouws voorzitterschap. Op milieugebied willen de Litouwers vooral de lopende dossiers afronden. Prioriteit ligt naast F-gassen, Access and Benefit Sharing (ABS) van genetische bronnen en de Milieueffectrapportage (MER) bij het vaststellen van het EU-onderhandelingsmandaat voor de Klimaattop in Warschau in november 2013 (UNFCCC COP19/CMP9). Wat betreft transportdossiers zet het voorzitterschap met name in op de technische pijler van het 4e spoorpakket, passagiersrechten in de luchtvaart en trans-Europese netwerken (TENs/CEF). Ook gaat men aan de slag met het Clean Power for Transport pakket, dat onlangs door de Commissie is gepresenteerd. De eerste helft van het Europaforum werd afgesloten door Victoria Elema (DI) met een terugkoppeling over de "subsidiariteitsexercitie". Er werd kort stilgestaan bij een aantal lenM-dossiers waarvan het Kabinet heeft aangegeven dat er actie dient plaats te vinden om subsidiariteit en met name proportionaliteit van Europees beleid te waarborgen.

Na de pauze nam Els de Wit namens lenM de themasessie over alternatieve brandstoffen voor haar rekening. Ze schetste de uitdaging die er ligt: 60-80% reductie van broeikasgasemissies in de transportsector in 2050 vereist een radicale omslag in het denken en inzet van alternatieve vormen van energie in alle modaliteiten. Er is geen *silver bullet*, we redden het niet met biobrandstoffen en elektrisch rijden alleen. Brandstofcellen met waterstof als energiedrager vormen een veelbelovende, maar nu nog erg kostbare technologie. Er zal dus ook fiscale stimulering nodig zijn om dergelijke alternatieven aantrekkelijk te maken voor de markt en een eind te maken aan de kip-ei-discussie.

Het Clean Power for Transport pakket dat de Europese Commissie recentelijk uitbracht, kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Dit voorstel stelt als doel om de ontwikkeling van een EU-brede markt voor alternatieve brandstoffen te faciliteren door het stellen van eisen aan de tankinfrastructuur in lidstaten en het overeenkomen van gezamenlijke standaarden voor voer- en vaartuigen.

In de discussie met de aanwezigen kwam naar voren dat zeker in de aanloopfase flexibiliteit nodig is met betrekking tot de technologieën die worden gestimuleerd, maar er aan de andere kant zekerheid moet zijn over een gelijk niveau van infrastructurele voorzieningen (in het bijzonder op grensoverschrijdende corridors). Kostenreductie is essentieel; daarnaast werd aangedragen dat milieuregelgeving in bepaalde gevallen een barrière kan vormen voor de ontwikkeling van tankinfrastructuur. Dit verdient de aandacht van zowel lenM als decentrale overheden. Verder werd opgemerkt dat er een belangrijke link is tussen dit voorstel en de herziening van fiscale instrumenten zoals het Energy Taxation Directive.

Jan van Heest sloot de middag af door zijn waardering uit te spreken voor de bijdragen uit de zaal; lenM hecht hier veel waarde aan en nodigt ook stakeholders die niet aanwezig konden zijn van harte uit om hun visie op deze en andere thema's met het ministerie te delen. En uiteraard is eenieder van harte uitgenodigd om de volgende editie van het lenM Europaforum bij te wonen, dat naar verwachting in januari 2014 zal plaatsvinden.

Samenwerken

Naar aanleiding van onderstaand bericht heeft de ASV contact gezocht met de vereniging Schuttevaer:

BOSKOOP

De provincie Zuid-Holland zet bij de afsluiting van de Boskoopse hefbrug komend najaar geen pontje in, maar laat een pontonbrug in de Gouwe leggen. Daardoor kunnen voetgangers, fietsers en bromfietzers overdag oversteken. Het autoverkeer moet sowieso omrijden.

Tijdens de brugafsluiting worden de elektronische installatie en het aandrijfsysteem (hijskabels, assen en tandwielen) compleet vernieuwd. De klus begint naar verwachting op 16 september en het werk zou eind oktober afgerond moeten zijn.

's Nachts gaat de pontonbrug aan de kant, zodat het scheepverkeer de Gouwe kan blijven gebruiken. Gedurende de ochtendspits (7.15 tot 9 uur) mogen geen schepen passeren, daarna overdag elk uur één keer.

Aan de Vereniging Schuttevaer hebben wij het volgende geschreven:

Ik heb namens de ASV aangegeven dat dit een heel druk bevaren route is wat zeker veel problemen op gaat leveren (zand- en containerschepen plus de aanvoerroute voor Heineken) Naar aanleiding van de opmerkingen van de ASV zullen er in de provincie vragen over dit voornemen gesteld worden. Maar misschien is dit een kans om samen onze afkeuring over dit voornemen te laten horen en aan te dringen op het inzetten van een pontje (zoals gebruikelijk).

Ik hoop op korte termijn van je te horen,

Sunniva Fluitsma

Hierop ontvingen wij het volgende antwoord:

Beste Sunniva,

Dank voor je mededeling. Ik heb even ruggespraak gehouden met de afdeling Rijnstreek, onder wiens auspiciën dit gebied ressorteert, en hen gevraagd hoe zij hierop gereageerd hebben.

De afdeling heeft dit besproken met de container terminal in Alphen, zij doen inderdaad het vervoer voor Heineken. Zij kunnen goed leven met de ponton i.p.v. een pontje. Zij geven overigens ook aan niet de oorzaak te willen zijn van zaken die commotie veroorzaken met bewoners o.i.d., dit omdat het toch al regelmatig oppositie is tegen het container vervoer.

Het inzetten van een pontje in de genoemde periode, met name tussen 7.15 en 09.00 uur, is geen goed alternatief. Normaal gesproken gaan er zoveel scholieren over de brug dat het ondoenlijk en gevaarlijk zou zijn deze hoeveel met een pontje te vervoeren.

Ook met de bekende zand en grindvaart is het gebruik van de ponton afgestemd. Overigens is gedurende de vorige werkzaamheden, een paar jaar geleden, ook gebruik van een ponton gemaakt. Daar zijn toen goede ervaringen mee opgedaan.

Het spijt mij, maar ook op dit onderwerp verschillen wij van mening en kunnen wij uw pleidooi niet ondersteunen.

Met vriendelijke groet, Koninklijke Schuttevaer

Naschrift van de ASV:

De ASV is ervan overtuigd dat de schippers het meest gedupeerd worden, kennelijk vindt de Schuttevaer de bedrijven die afhankelijk zijn van de binnenvaart de gesprekspartner in deze en niet de schippers. Bovendien is dat voorbeeld "de vorige werkzaamheden, een paar jaar geleden, ook gebruik van een ponton gemaakt. Daar zijn toen goede ervaringen mee opgedaan." heel wat jaren geleden. Bovendien vragen wij ons af of die ponton toen ook zo beperkte openingen gaf. Wij handhaven daarom ons advies wat vraagstelling betreft in de provincie (Lies van Aelst)

De Woelse Waard

Enige tijd geleden is de ASV benaderd betreffende eventuele ligplaatsen voor de binnenvaart in de buurt van Gorkum. Wetende dat er een tekort is aan ligplaatsen zijn wij in eerste instantie natuurlijk erg voor extra ligplaatsen. Echter, nadat de bewoners ons op de gevolgen van dat beleid gewezen hebben wij ons nog eens extra geconcentreerd op gevolg hiervan en gekeken naar eventuele alternatieven. Daarop hebben wij onderstaande brief geschreven aan Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid.

Hierover verschillen wij van mening met de Vereniging Schuttevaer. Op de najaarsvergadering zullen wij hier tegenover onze leden graag dieper op in gaan.

Sunniva Fluitsma

Brief Betreft Overnachtingsplaatsen Merwede

Mijne Dames, heren,

Naar aanleiding van de commotie over het voornemen de Woelse Waard op te offeren aan het ligplaatsenbeleid van Rijkswaterstaat voelt de ASV (Algemeene Schippersvereniging) zich genooddaakt hierbij te reageren.

Dit, omdat de schippers die wij vertegenwoordigen direct belanghebbenden zijn wat dit onderwerp betreft, maar ook omdat er stellingen ingenomen worden en het noodzakelijk is dat alle voors en tegens op tafel komen. Zo begrijpen wij dat de vereniging Koninklijke Schuttevaer de leden oproept om positief op de plannen te reageren.

Wij vertegenwoordigen echter ook (een deel van) de binnenvaart, maar hebben een ledenbestand die vindt dat binnenvaart meer is dan een vervoermiddel. Wij pretenderen schoon en veilig te vervoeren en daar hoort dus ook het tonen van respect voor onze directe leefomgeving bij. Dat betekent dus dat wij vinden dat wij onze leefomgeving zo min mogelijk moeten aantasten, rekening houdend met de mogelijkheden, en noden vanuit de binnenvaart maar ook vanuit de maatschappij.

Natuurlijk is er een tekort aan ligplaatsen in de binnenvaart en het is goed dat er wat dat betreft oplossingen worden gezocht. Maar ons verdiepend in de argumenten van degenen die tegen het plan zijn (<http://www.woelsewaard.nl/>) moeten wij concluderen dat zij daar wel degelijk goede argumenten hebben om aan nut en noodzaak hiervan te twijfelen.

Aanpassingen zoals voorgesteld, zoals wij begrepen hebben, hebben een enorme impact op de omgeving.

Volgens de huidige plannen worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

- afgraven van huidig grasland, vergroten van de waterkom.
- uitdiepen van de kom
- aanpassen van de toegang naar de Merwede, deze wordt aanzienlijk kleiner, waardoor er geen zicht meer op de Merwede is vanaf de Dalemdijk
- aanleggen van een toegangsweg van 7,5 meter breed, inclusief alle daarbij behorende voorzieningen. Als deze weg ook bij hoogwater bereikbaar moet zijn, zal deze zeer hoog boven het landschap uitsteken.
- aanleggen van een rondweg, rondom de gehele wal.
- aanbrengen van een hekwerk, inclusief camera toezicht
- verlichting op het water en op de wal

- aanlegpalen, drijvende steigers

Dit alles is gepland in het gebied van de Woelse Waard. De Woelse Waard en het Dalemse Gat is sinds de Middeleeuwen, de tijd van Jan van Arkel en Jacoba van Beieren, een belangrijk gebied geweest in de verdedigingslijnes van Holland.

Gorinchem was een hoekpunt van de Oude Hollandse Waterlinie en van groot belang tezamen met Loevestein en de vesting Woudrichem, voor de controle van de rivieren de Maas en de Waal / Merwede en daar bijbehorende dijkwegen.

Later werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie gerealiseerd , waarbij ook een belangrijke rol kwam voor de combinatie Fort Vuren, Woudrichem, Loevestein en de vestingstad Gorinchem.

Inmiddels is de vestingdriehoek, waar de Woelse Waard onlosmakelijk deel van uitmaakt, de belangrijkste toeristische trekpleister van stad Gorinchem.

Dit levert alle bewoners en bezoekers van deze streek een zeer aantrekkelijk beeld op, met een sterke beleving van het verleden in de gerealiseerde versterkingen en steden in combinatie met de eeuwenoude dijken en uiterwaarden.

Nergens in Nederland vind je zo'n fraai cultuurhistorisch en natuurrijk geheel, vinden de betrokkenen.

Dit geheel wordt – als de plannen doorgaan – bedreigd door de realisatie van een overnachtingshaven. Bewoners zijn bang voor een woud van aanlegpalen van 5 / 6 m1 boven het waterniveau met bijbehorende verlichting, walstroom en loopsteigers voor de aanliggende schepen.

De aanvullende voorzieningen, zoals de rondweg, het hekwerk en de toegangsweg van 7,5 meter breed vindt men absoluut onacceptabel.

Het plan om de zogenaamde kegelschepen (gevaarlijke stoffen) af te laten meren ervaren omwonenden als een potentieel gevaar.

De leef en woonomgeving wordt hiermee zeer negatief beïnvloed, dat kunnen wij ons goed voorstellen.

Hoewel nogmaals benadrukkend dat er inderdaad een ligplaatsproblematiek aanwezig is in de binnenvaart moeten wij toch concluderen dat binnen de vereniging ASV de gedachte overheerst dat het aantasten van dit natuurgebied niet de manier is om met deze problematiek om te gaan. Wij willen u daarvoor de volgende redenen noemen:

1) De explosieve groei van extreem grote schepen is niet de verantwoordelijkheid van de gemiddelde Nederlander, noch die van de natuur die zich hiertegen niet kan beschermen. Dat betekent dat men terughoudend moet zijn in voorstellen die oplossingen aandragen voor de problemen die met deze excessieve groei te maken hebben.

2) Men moet zich afvragen of er ooit genoeg ligplaatsen gemaakt kunnen worden als je die enorme afmetingen bekijkt van de hedendaagse schepen. Vraag is: ga je daar natuur aan opofferen, of moet daar op een andere manier naar gekeken worden?

3) Er is op dit moment een bezuinigingsbeleid waarbij overal wordt gekort op onderhoud, ook van ligplaatsen. Zou niet het geld eerst naar bestaande plaatsen moeten gaan om die te behouden?

4) Er zijn plekken waar aan de lopende band ligplaatsen verdwijnen terwijl dat helemaal niet nodig is, zoals in Rotterdam, in Amsterdam etc. daar maakt men havens helemaal ontoegankelijk voor schepen (groot en klein) (Leuvehaven, Zalmhaven, maar ook Rijnhaven in Rotterdam bijvoorbeeld), Houthaven in Amsterdam, De Vlughthaven in Amsterdam helemaal verdwenen (bewoning!!), Vluchthaven Zijpe is verloren gegaan voor de binnenvaart, in Dintel is het ligplaatsenbeleid zodanig dat de mogelijkheden heel erg beperkt zijn, steigers worden niet meer onderhouden en daarmee maakt men de ligplaats ontoegankelijk.

Tegelijkertijd stelt Rijkswaterstaat voor om natuur op te offeren voor "nieuwe ligplaatsen". Wie helpt men hiermee? Als men suggereert het voor de binnenvaart te doen is voor de publieke opinie

de binnenvaart straks ook nog de oorzaak van verdwenen natuur. Daar zitten wij niet op te wachten, in deze crisistijd ook nog eens ons imago aangetast te zien door beleid van Rijkswaterstaat.

Voor zover wij het zien horen dit soort zaken te gebeuren met respect voor de omgeving en met een minimale aantasting van de natuur. Dat kan heel goed, maar is niet altijd in het belang van bijvoorbeeld de bouwsector of projectontwikkelaars. Wat weegt zwaarder?

5) Er zouden namelijk veel meer ligplaatsen op voor de hand liggende plekken gecreëerd kunnen worden die helemaal niet zoveel impact hoeven te hebben.

Voorbeelden:

Laat bij de Volkerak bij de jachtensluis in de buurt kleine schepen liggen dan kunnen de grote schepen bij de grote sluis.

Tussen Gorkum en Werkendam kun je in de rivier plekken genoeg creëren.

In de nieuwe Merwede zijn plekken te bedenken om ligplaatsen te creëren., tegenover Werkendam is het ook goed mogelijk.

Die ligplaatsen zijn veel makkelijker te creëren in de vorm van enkele steigers in een rivier die breed genoeg is. Dat heeft als voordeel dat het goedkoper is en er wordt veel minder aangetast. Dan kan men in deze moeilijke tijden het geld dat hard nodig is voor onderhoud van de vaarwegen o.i. veel beter inzetten.

Ook kunnen wij ons voorstellen dat als de mogelijkheid wordt geboden om tussen Woudrichem en Werkendam met spudpalen af te meren en de kleinere schepen in Gorinchem in de haven kunnen het probleem ver is opgelost.

Wij begrepen uit de site van de betrokkenen dat ook zij mee willen denken met alternatieven voor de binnenvaart (steenfabriek Vuren bijvoorbeeld)

Wij stellen voor bewoners en schippers, beiden als belanghebbenden in deze niet tegen elkaar op te zetten maar samen tot een goed alternatief te komen. .

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,

Informatie prijsbeleid haven Rotterdam.

1. Aanleiding

Er bestaat momenteel geen integraal prijsbeleid binnenvaart. Binnenhavengeld wordt berekend over tijdvakken en maximaal laadvermogen en gefactureerd aan de binnenvaartschipper (drinkwater is daarin verweven). Het Binnenhavengeld in de huidige systematiek is verouderd en biedt geen handvatten voor een prijsbeleid dat in lijn ligt met de opgestelde doelen in de Havenvisie 2030, namelijk een efficiënte en duurzame haven. Het Havenbedrijf wil efficiënt en schoon vervoer per binnenvaart stimuleren en een integraal prijsbeleid binnenvaart daarvoor inzetten. Tenslotte zijn het huidige inningsproces en heffingssystematiek (opgave doen, facturatie) inefficiënt en dient dit proces te worden verbeterd voor zowel de klant als voor havenbedrijf.

2. Doelen prijsbeleid binnenvaart

Wat willen we bereiken?

- Een integraal prijsbeleid binnenvaart, waarbij meerdere diensten naar gebruik worden geprijsd (de gebruiker betaalt).
- Het opbouwen van een klantrelatie met schippers en operators en bevrachters.
- Een efficiënter inningsproces om de gelden te kunnen innen, op een gebruiksvriendelijkere manier voor klant en havenbedrijf zodat administratieve lastendruk vermindert.

3. Componenten integraal prijsbeleid

Een integraal prijsbeleid binnenvaart zou meerdere elementen kunnen bevatten:

1. Binnenhavengeld

Binnenhavengeld is de vergoeding die de binnenvaart betaalt voor het gebruik maken van de faciliteiten en diensten die het Havenbedrijf biedt (o.a. verkeersbegeleiding, baggerwerken, wachtplaatsen, bediening van bruggen en sluizen en de aanleg en het onderhoud van kades en steigers).

Het streven is om binnenhavengeld te gaan berekenen op basis van verblijfsduur in de havenbekkens (werkelijke verblijfsduur dan wel in tijdvakken). De verblijfsduur geeft aan hoe lang een schip gebruik maakt van de havenfaciliteiten. De schipper betaalt voor de tijd die hij doorbrengt in een havenbekken. Mogelijk kan op basis van het gebruik van AIS registratie in de haven de werkelijke verblijfsduur worden bepaald en daarmee de hoogte van de factuur (voor zover technisch mogelijk). De schipper hoeft dan niet meer apart opgave te doen van zijn verblijf. Hoe langer de verblijfsduur, hoe hoger de rekening.

2. Milieucategorie schepen

Sinds 1 januari 2012 is een differentiatie naar milieucategorie onderdeel van het prijsbeleid. Schone schepen betalen daarin minder binnenhavengeld, terwijl schepen met een hoofdmotor die niet voldoet aan de CCRII-emissie eisen 10% meer betalen.

3. Liggelden

De kosten voor de aanleg en het onderhoud van afmeerplaatsen kunnen gedekt worden door een 'parkeertarief' in te voeren voor afmeerplaatsen. Het invoeren van een gebruikstarief voor afmeerplaatsen kan de mogelijkheid bieden via reserveringen het gebruik van afmeerplaatsen door de binnenvaart te reguleren. Liggelden kunnen berekend worden op basis van verschillende factoren:

- o Scheepslengte
- o Ligduur
- o Oppervlaktemaat (lxb)
- o Scheepsgrootte (DWT)
- o Locatie

4. Drinkwater

Niet alle schepen nemen tijdens ieder verblijf in Rotterdam drinkwater af. De kosten voor het leveren van drinkwater zijn te berekenen door het aantal afgenomen kubieke meters water te vermenigvuldigen met een tarief, vastgesteld door de waterleverancier Evides waarmee HbR een contract heeft afgesloten.

5. Walstroom

Walstroom wordt momenteel berekend naar gebruik (tarief * KWh) en geïnd door Utiliq, een dochterbedrijf van Eneco.

6. WiFi

7. Huisvuil en sanitair afval

4. Klant

Binnenhavengeld wordt in de meeste gevallen gefactureerd aan de individuele schipper / scheepseigenaar. Een aantal operators en bevrachters heeft de opgave binnenhavengeld en de betaling daarvan in eigen beheer.

Zowel vanuit procesmatige als vanuit klantrelatie is facturatie aan de operator / bevrachter interessant. Hierdoor kunnen factuurstromen worden gebundeld, het aantal klanten en factuuradressen worden beperkt. Bovendien biedt het mogelijkheden om het bundelen van volumes van en naar Rotterdam te stimuleren.

5. Fasering

De invoering van het nieuwe prijsbeleid en het bijbehorende proces kent 3 fasen:

In fase 1 wordt de huidige Webopgave vervangen door de een meldpunt via Portbase. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande en bekende gegevens (bijvoorbeeld gebruikersnaam en wachtwoord worden indien mogelijk overgenomen), zodat de schipper van deze overgang weinig tot niets merkt. Deze is afgerond op 1 januari 2013.

In fase 2 wordt ingezet op de berekening van het binnenhavengeld naar werkelijke verblijfsduur, zoveel als mogelijk met gebruikmaking van AIS-gegevens. De praktische en financiële consequenties daarvan voor de schipper zijn nog niet voldoende inzichtelijk. Daarom wordt een pilot (planning is najaar 2013) voorgesteld, waarbij met een representatieve groep schepen en schippers het nieuwe prijsbeleid wordt getest, onderdeel van fase 2.

Als de nieuwe rekenmethode is ingevoerd en het nieuwe opgaveproces soepel loopt, gaat fase 3 in. Deze fase houdt in dat de verschillende diensten in Rotterdam apart beprijsd worden. Ambitie is op één factuur deze diensten naar rato van gebruik in rekening te brengen. Het gaat dan in eerste instantie om binnenhavengeld, het afnemen van drinkwater en een nieuw in te voeren tarief voor liggeld.

6. Communicatie

Het havenbedrijf Rotterdam heeft een communicatieplan gemaakt waarin betrokken partijen worden geïnformeerd over het proces (fasering).

Tevens wordt de binnenvaartsector gevraagd om mee te denken over het nieuwe stelsel voor binnenhavengeld (integraal en betalen naar gebruik van diensten en faciliteiten).

Bovendien wordt samen met de sector een pilot gedaan met een representatieve groep schippers en operators om het nieuwe prijsbeleid te testen (o.a. verblijfsduur op basis van AIS).

Tenslotte is het streven van havenbedrijf Rotterdam dat zoveel mogelijk havens in de regio en in Nederland zich aansluiten, zodat het betalen van binnenhavengeld bij al deze havens voor binnenvaartschippers op dezelfde wijze verloopt.

Vertegenwoordiging van de binnenvaartbranche binnen het IVC *(Internationaal verevening- en coördinatieorgaan te Straatsburg)*

Onderstaande vraag werd aan de ASV voorgelegd:

In het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV) is bepaald dat een vertegenwoordiger van de binnenvaartbranche in het Nationaal Instituut is opgenomen. De vertegenwoordiging van het Nederlandse Nationaal Instituut binnen het Internationaal verevening- en coördinatieorgaan (IVC) te Straatsburg bestaat uit de vertegenwoordiger van de branche en de directeur van het Nationaal Instituut.

Tot voor kort was dhr. R. Tieman, vanuit het bestuur van de SAB, aangewezen als vertegenwoordiger van de binnenvaartbranche binnen het IVC. Door het vertrek van dhr. Tieman per 1/7 zijn diverse taken door dhr. N. Lurkin overgenomen. Zo zal hij de komende IVC vergadering (25/6) te Straatsburg bijwonen.

De vraag aan de ASV was: kan de binnenvaartbranche zich vinden in deze wijziging waardoor dhr. Lurkin in de toekomst de binnenvaartbranche blijft vertegenwoordigen binnen de IVC?

Het antwoord van de ASV hierop luidde:

Geachte heer Kleiberg,

Hartelijk dank voor uw bericht aan de ASV. U vraagt daarin naar onze opinie betreffende de (nieuwe) vertegenwoordiger van de binnenvaartbranche in het Nationaal Instituut, de vertegenwoordiging van de branche binnen het Internationaal verevening- en coördinatieorgaan (IVC) te Straatsburg. Hierbij refererend aan het vertrek van de heer Tieman en de (tijdelijke) opvolging door de heer Lurkin.

Op uw vraag of de binnenvaartbranche zich kan vinden in deze wijziging waardoor dhr. Lurkin in de toekomst de binnenvaartbranche blijft vertegenwoordigen binnen de IVC wil de ASV het volgende antwoorden.

In het verleden hebben wij ons niet aan de indruk kunnen onttrekken dat de belangen van de particuliere schipper niet altijd helder op het netvlies hebben gestaan bij de vertegenwoordiging van de particuliere binnenvaart. Als voorbeeld noemen wij de gang van zaken rond de afvalstoffenheffing (huisvuil) waar de ASV middels een petitie de aandacht voor heeft gevraagd.

Dit zou o.i. ondervangen zijn geweest als er meer sprake was geweest van samenwerking en gedachtewisseling in deze. Wij zijn daarnaast van mening dat gezien het uittreden van de VO ondernemers uit het CBRB deze organisatie niet (meer) de eerst aangewezen is om de binnenvaart in deze te vertegenwoordigen

U zult begrijpen dat de voorkeur vanuit de ASV voor de persoon die deze functie vervult dus eerder zal liggen bij iemand die direct betrokken is bij de particuliere binnenvaart. Wij zullen als ASV echter niemand voordragen omdat wij denken dat wij daarvoor niet de optimale middelen in kunnen zetten om te kunnen waarborgen dat wij de hele sector in deze van dienst kunnen zijn.

Dat laat onverlet dat wij willen aandringen op een vertegenwoordiging door een direct betrokkene bij de particuliere binnenvaart.

Daarnaast stelt de ASV voor een overlegstructuur te ontwikkelen die er in de toekomst voor zorgt dat de hele sector ruimschoots van tevoren geïnformeerd en geraadpleegd wordt om voorafgaand aan de vergaderingen in Straatsburg bij het SAB de standpunten te bepalen in de onderhavige gevallen.

Dat kan naast eventueel te plannen overleggen natuurlijk ook digitaal, wat de ASV betreft.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben, en danken u nogmaals voor de getoonde interesse van uw zijde,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Administratiecontroles binnenvaart.

Bron : website ILT. (www.ilent.nl).

ILT/Scheepvaart start na de zomer van 2013 met administratiecontroles in de binnenvaart. Op de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet worden landelijk controles in de vorm van een pilot uitgevoerd. Middels een aselechte steekproef worden bedrijven daarvoor geselecteerd.

Wat zijn administratiecontroles

Administratiecontroles zijn controles op de administratie van bedrijven in de binnenvaart die schepen exploiteren.

Doel administratiecontroles

Het doel van de administratiecontroles is om te beoordelen of voldaan wordt aan de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet. De focus van de inspecties ligt op marktordening (gelijke concurrentievoorwaarden), regels voor bemanningsleden (vaar- en rusttijden, bemanningssterkte en vaartijdenboek). Tevens wordt gecontroleerd of er behalve incidentele overtredingen ook structurele (herhaaldelijke) overtredingen voorkomen.

Met deze informatie kan de ILT beter bepalen waar de inspecties moeten plaatsvinden.

Vorbereiden op administratiecontrole

Een bedrijf dat geselecteerd is voor een administratiecontrole ontvangt een maand van tevoren een brief. In deze brief staat hoe het bedrijf zich kan voorbereiden op de controle, bijvoorbeeld van welke documenten de inspecteur een kopie nodig heeft en welke documenten hij in wil zien.

Wanneer de kopieën klaar liggen voor de inspecteur, kan dat de controle versnellen.

Sancties bij overtredingen

Voor sommige overtredingen van de Binnenvaartwet en de Arbeidstijdenwet worden waarschuwingen gegeven. Bij ernstige overtredingen of herhaalde overtredingen kan een bestuurlijke boete worden opgelegd. Dat kunnen onder andere bij de volgende overtredingen het geval zijn:

- een overtreding van de gegevensverstrekking
- herhaalde of ernstige overtredingen

Capaciteitsproblematiek.

In de afgelopen periode is het onderwerp wederom veelvuldig voorbijgekomen, structurele overcapaciteit in de binnenvaart. Met name dan in het segment drogeladingschepen groter dan 2000 ton. Naarstig is de politiek en sector op zoek naar oorzaken (schuldigen) en oplossingen voor een probleem wat telkens weer opduikt in de binnenvaart en na een aantal jaren van discussie is nog geen sprake van beleid. Doordat structurele overcapaciteit een terugkerend probleem is voor de binnenvaart zijn er in het verleden al diverse stukken hierover verschenen. O.a. de Europese Schippers Organisatie (ESO) heeft in haar rapport "Markteconomie en milieu. De perspectieven van de binnenvaart" er een hoofdstuk aan gewijd. Dit rapport belicht een aantal zaken, waaronder toekomstperspectieven, toerbeurtstelsel en capaciteitsproblematiek, die van belang werden geacht voor toekomstig beleid van de Europese Commissie. **"Markteconomie en milieu. De perspectieven van de binnenvaart" is gepubliceerd in april 1990.**

Hieronder volgt het hoofdstuk uit genoemd rapport welke specifiek gaat over de problematiek omtrent capaciteit:

HOOEFDSTUK 3. KENMERKEN VAN DE BINNENVAART.

Het marktmechanisme gaat uit van het principe dat als de vraag toeneemt het aanbod zich daarbij aanpast en omgekeerd als de vraag terugloopt het aanbod zichzelf saneert. Dit aanpassingsproces werkt in het vervoer relatief slecht en in de binnenvaart helemaal niet. De verklaring hiervoor valt primair te herleiden naar de bijzondere aspecten van het vervoer. De erkenning van de bijzondere hoedanigheid van de vervoerssector is vastgelegd in art. 75 van het EG-Verdrag.

Capaciteitsproblematiek.

In de "Situatieschets van de binnenvaart" (1988) van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gesteld :

"Het centrale probleem in de binnenvaart als geheel is de slechte rentabiliteit gedurende een langere perioden. Deze hangt nauw samen met terugkerende, langere perioden van structurele overcapaciteit. Onder structurele overcapaciteit wordt dat deel van het totale laadvermogen verstaan, dat gedurende een lange periode geen economische functie heeft. Naast deze structurele overcapaciteit moet rekening worden gehouden met een in economisch opzicht verantwoorde reservecapaciteit, waarmee de gevolgen van waterstandfluctuaties, seizoensschommelingen en wisselende aanvoerniveaus in de zeehavens kunnen worden opgevangen. In situaties van normale waterstanden buiten het drukke seizoen leidt het bestaan van deze reservecapaciteit tot een sterke neerwaartse druk op de prijzen.

In het verleden zijn zowel door het bedrijfsleven als door verschillende nationale overheden maatregelen getroffen om te komen tot een capaciteitsbeheersing, dat wil zeggen het verhinderen van een verdere toename van de overcapaciteit en een terugdringen van de overcapaciteit. Daarnaast is sprake geweest van maatregelen om de gevolgen van de overcapaciteit op te vangen.

De overcapaciteit in de binnenvaart heeft verschillende oorzaken :

- exploitatiekenmerken;
- investerings- en financieringsgedrag;
- economische ontwikkelingen;
- sociaal-culturele aspecten.

In het onderstaande wordt op de verschillende oorzaken ingegaan. Hierbij wordt o.a. gebruik gemaakt van informatie ontleend aan de genoemde Situatieschets.

Exploitatiekenmerken.

Als kenmerkende eigenschappen van de exploitatie zijn te noemen: Het grote aandeel vaste kosten in de totale kosten (zestig a zeventig procent), de lange levensduur van de schepen, en de eenzijdige inzetbaarheid ervan. Het grote aandeel vaste kosten en de lange levensduur lijken niet met elkaar verenigbaar te zijn. Door het grote investeringsbedrag en van het schip en het hanteren van een economische levensduur, die een derde beslaat van de technische levensduur, vragen afschrijvingen en rentekosten toch aanzienlijke voorzieningen.

Het hoge aandeel vaste kosten stelt vervoerders in staat laadruimte te blijven aanbieden zolang de variabele kosten en een deel van de vaste kosten worden gedekt. Dit kan tot een aanzienlijke daling van het vrachtprijsniveau leiden. Uit concurrentieoverwegingen kan een vervoerder besluiten om de vaste kosten, die niet direct tot uitgaven leiden, buiten beschouwing te laten bij de vaststelling van zijn prijs. Hij teert dan in op het vastgelegd vermogen.

Hij kan ook trachten kosten die direct tot uitgaven leiden, te vermijden, door bijvoorbeeld niet-noodzakelijk onderhoud achterwege te laten. Met geldverschaffers kan worden overeengekomen slechts rente te betalen en de hoofdsom voorlopig niet af te lossen.

Wanneer een vermindering van de vaste kosten en uitgaven niet mogelijk is, zal een vervoerder trachten een prijsdaling zoveel mogelijk te compenseren door het maken van meer reizen. Dalende vrachtprijzen lokken zo een verhoging van het aanbod uit en versterken daardoor de neerwaartse prijsdruk.

Particulieren, die veelal zonder personeel in loondienst varen, kunnen op deze situatie sneller en flexibeler inspelen dan rederijen.

Zoals gezegd hebben binnenschepen een lange technische levensduur. Dit is een belangrijke factor in het ontstaan en voortbestaan van overcapaciteit in de binnenvaart. Deze invloed wint nog aan belang door de drang tot innovatie, met als gevolg een grotere productiviteit. Bovendien komt nieuwbouw meestal niet in de plaats van bestaand tonnage, maar voegt alleen maar laadvermogen toe.

In de binnenvaart zijn verschillende soorten vervoerders actief.

Deze hanteren uiteenlopende exploitatiemethoden.

Een schip dat door de ene vervoerder niet meer rendabel kan worden geëxploiteerd kan voor een andere vervoerder een economisch optimaal productiemiddel zijn. De marktwaarde van een afgeschreven schip ligt dan ook vaak boven de residuwaarde. Bij nieuwbouw wordt het oude schip meestal niet gesloopt maar verkocht aan een andere vervoerder.

Een situatie van langdurige structurele overcapaciteit leidt op de duur tot faillissementen. De daaruit voortvloeiende gedwongen verkopen kunnen leiden tot een cyclus van lagere exploitatiekosten, lagere vrachtprijzen, een toename van het aantal gedwongen verkopen en nog lagere vrachtprijzen, terwijl de schepen in de vaart blijven.

Het productievermogen van een schip is ondeelbaar.

Een lagere beladingsgraad leidt doorgaans tot inkomstenderving, hetgeen haaks staat op het streven van de vervoerder omzetsdaling te voorkomen.

De eenzijdige gebruiksnuttigheid van een schip maakt het nagenoeg onmogelijk een inkomen te verwerven anders dan door het vervoer van goederen. Voorts is het vaarwegennet grofmazig en bestrijkt een relatief beperkt gebied. In het algemeen zijn de mogelijkheden van een vervoerder om door productdifferentiatie en kwaliteitsverhoging een concurrentievoorsprong te behalen beperkt.

Vervoer per binnenschip is een tamelijk eenvormig product.

Naast de grote eenvormigheid heeft het vervoer per binnenschip als kenmerken het niet kunnen produceren op voorraad en een inelastische vraag. Een prijsdaling leidt slecht tot een geringe stijging van vraag naar vervoer. Een prijsdaling in een vervoerstak kan alleen op korte termijn meer effect hebben ten koste van concurrerende vervoerstakken.

Zodra deze zich door middel van prijsdalingen op de nieuwe situatie hebben ingesteld, zal blijken dat de opbrengsten voor de transportsector als geheel zijn gedaald bij een niet of nauwelijks gestegen vraag.

Een ander kenmerk van het goederenvervoer per binnenschip is de noodzaak een reservecapaciteit aan te houden. De reserve dient om aan de vraag te kunnen blijven voldoen bij lage waterstanden, dus om verladers vervoerszekerheid te bieden. Bij hoge waterstanden heeft de reservecapaciteit een prijsdrukkend effect. Tenslotte dient de binnenvaart rekening te houden met seizoenfluctuaties en onverwachte aanvoerschommelingen in de zeehavens.

Investing- en financieringsgedrag.

In de binnenvaart zijn vele, relatief kleine aanbieders actief.

Individuele vervoerders kunnen nauwelijks de marktontwikkeling beïnvloeden. Het inzicht in de marktsituatie op termijn is niet altijd toereikend. De samenwerking tussen de vervoerders neemt toe, zij het in een langzaam tempo. De samenwerking geschiedt vooral door sociaal-economische belangenvertegenwoordiging en het gezamenlijk uitvoeren van transporten.

In hun investeringsplanning houden sommige schippers maar vooral rederijen, scheepsmakelaars en banken onvoldoende rekening met de mogelijkheid dat anderen soortgelijke plannen koesteren. Dat vergroot

de kans op overcapaciteit. De beslissing om te investeren in een schip wordt vergemakkelijkt door de vlotte toegang tot vreemd vermogen.

In een zij het afnemend aantal gevallen wordt geleend van familieleden. Meestal wordt een beroep gedaan op bancaire hypotheek.

Het streven van de banken hun marktaandeel te vergroten en de veelal stijgende vervangingswaarde van een schip draagt ertoe dat zo'n beroep meestal wordt gehonoreerd, zelfs als dat niet geheel verantwoord is.

Economische ontwikkelingen.

De algemene economische teruggang in de begin jaren tachtig heeft bijgedragen tot de huidige structurele overcapaciteit.

De ontwikkeling naar een hoog ontwikkelde samenleving met een afnemend accent op de basisindustrieën heeft het aandeel van de binnenvaart in de totale transportsector nadelig beïnvloed. Het vervoer van industriële grondstoffen en fossiele brandstoffen ontwikkelt zich nochtans gunstiger dan was voorspeld. Sinds de tweede helft van de jaren tachtig is er zelfs weer sprake van een gestage groei. De containerisering, de neo-bulk-goederen en nieuwe vervoersstromen als afvalstoffen zijn ontwikkelingen, die de binnenvaart potentieel in staat stellen haar marktaandeel weer op te voeren.

Sociaal culturele aspecten.

Een motorschip vervult twee functies, namelijk productiemiddel en woning. De woning versterkt de gebondenheid aan het beroep.

De vergelijking tussen de voor- en nadelen van beroepsmogelijkheden in de binnenvaart en aan de wal verklaart mede de vasthoudendheid van de particuliere schipper om soms langer in de markt te blijven dan economisch verantwoord is. Meer dan tegenwoordig speelde in het verleden mee dat het schippersberoep overging van vader op zoon. De individualistische aard van de vervoerder is in dit verband eveneens van belang. Tenslotte spelen persoonlijke overwegingen een rol, zoals de wens om over een groter en moderner schip te beschikken. Al deze factoren kunnen bijdragen tot de vorming van overcapaciteit.