



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief December

Voorwoord

Uitnodiging Nieuwjaarsborrel

Gasolie vanaf 1 januari

Frans en Duits liggeld

Jurrie Schouten

Mededingingsrecht van de zwakste

Nieuws vanuit België

Okinawa

Onze binnenvaartmarkt

RIS

Verslag van de raadgevende conferentie

Opmerkingen ASV rapport binnenvaartambassadeur

Reactie op rapport binnenvaartambassadeur

Voorwoord

Schippers op schepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1975.

Wij zijn niet arm wij zijn niet rijk.

Met de verdiensten van het schip investeer je in het schip: schuifluiken , kopschroef, motor, vlak, schroefas, roeren, nieuwe radar, marifoon, onderhoud schip.

Volgens de heer Verberk moet de binnenvaart meewerken aan technische eisen voor schepen.

Maar is dat wel zo.

Maar liefst 141 overgangsbepalingen heeft de CCR voor ons in petto (de eisen van de afgelopen jaren niet inbegrepen).

Na het zien van deze lijst was het paniek, het ASV bestuur zette het op de besluitenlijst van de vergadering.

De overgangsbepalingen moeten van tafel, alleen uitvoeren bij nieuwbouw, ombouw of verbouwing.

Hoe was het mogelijk dat nieuwbouweisen met terugwerkende kracht op schepen waarvan de kiel was gelegd vóór 1975 verplicht werden gesteld.

Wij schreven een brief aan het adres van de CCR. Volgens de CCR was dit afgesproken met de binnenvaartorganisaties en verantwoordelijke ministeries .

De ASV is lid van de ESO en daarmee ook van NTK (nautisch technische commissie).

Ook de NTK kreeg een brief van de ASV, hadden zij dit niet af kunnen wenden?

Het antwoord kregen wij bij de ESO van de Kantoorbonden, eerst neem je regelgeving aan en dan zien we wat we er mee moeten!

Wij hebben toen een advocaat om raad gevraagd. Het antwoord: "de akte van Mannheim" waarop de CCR is gestoeld is een van de oudste verdragen en dat maakt de CCR zo goed als onaantastbaar, een staat in een staat zagezegd.

Wij hadden inmiddels lucht gekregen van een rapport.

Een onafhankelijk bureau had in opdracht van de CCR een rapport gemaakt over de te verwachte kosten, de moeilijkheidsgraad bij het aanpassen van de schepen en of de overgangsbepalingen procentueel minder ongelukken of lichamelijk letsel tot gevolg hadden.

Binnen de ASV is het in Duits geschreven rapport uitgepluist, en wat bleek de ASV had dezelfde conclusie getrokken: "onbetaalbaar", draagt op veel punten nauwelijks bij aan veiligheid en op sommige punten "onuitvoerbaar".

Wat nu?

Machinefabriek ASTO was bereid om uit te zoeken wat de veiligheidseisen mij gingen kosten voor mijn spits.

Ook uit dit onderzoek bleek dat het onbetaalbaar was en op sommige punten onuitvoerbaar.

Hoe zou dat bij andere schepen zijn vroegen wij ons af en wij hebben toen een inventariserende enquête opgesteld.

Helaas werd die enquête niet overgenomen door de andere binnenvaartorganisaties.

Wel stonden de telefoons roodgloeiend bij de overige binnenvaartorganisaties met vragen van schippers.

Uiteindelijk kregen wij een kans via de ESO om bij een hearing van de CCR te kunnen zijn. Mevr. Fluitsma (vicevoorzitter ASV) verwoordde onze zorgen .

Dat deed zij heel goed en zij werd gesteund door de BdS (Duitsland) en het CNBA (Frankrijk).

Zij kregen bijna heel de zaal mee.

De CCR ging met de billen bloot en moest wel toegeven dat zij het verkeerd hadden gedaan, zij beloofden de regelgeving nog eens tegen het licht te houden en nodigden mevr. Fluitsma uit voor de volgende hearing om te zien wat de CCR er aan zou gaan doen.

Maar er kwam geen verslag van deze eerste hearing, ja 10 maanden later.

Nu weet u wel dat een verslag goedgekeurd moet worden.

Het verslag was in grote lijnen volledig maar het werd niet behandeld in de volgende hearing.

De ESO die nu ook vindt dat de CCR ongebreideld regelgeving zonder onderbouwing, impact- of kostenanalyse invoert had inmiddels ook een brief naar de CCR gestuurd en dhr.

J. Veldman (ESO voorzitter) heeft die ook verwoord in de hearing , waarop de CCR in verweer schoot; "wij werken zo goed samen met de binnenvaart?"

Uit het Rapport van de Ambassadeur voor de binnenvaart maak ik op dat ook de nautisch technische commissie van ESO en EBU die naar alternatieven zoekt voor de overgangsbepalingen geen voet tussen de deur krijgt bij de CCR.

De ASV vond dit keer ook geen luisterend oor bij de CCR, sterker nog men zei: “de data van overgangsbepalingen zijn eindig anders zijn het geen overgangsbepalingen!”

Mijn dank gaat uit naar:

De schippers die de ASV een warm hart toedragen en ons hebben gesteund.

De SP (Emil Roemer en Robbin) die inzicht hebben verschaft hoe de schipper er over denkt doormiddel van hun enquête.

J. Veldman (Voorzitter ESO) voor de ESO brief aan de CCR.

Mevr. L. de Groot (CBRB) voor haar inzicht en het meeleven met schippers.

Machinefabriek ASTO voor het opstellen van de offerte voor MS Stapper.

De EBU die de ASV niet heeft tegengesproken.

De heer A. Verberk die een duidelijk signaal afgeeft aan onze nieuwe regering omdat er iets goed mis is bij de CCR.

Willem Stam

ASV Nieuwjaarsborrel.

Een aantal leden vroeg mij of we dit jaar weer zo'n gezellige Nieuwjaarsborrel gaan nuttigen net als vorig jaar. Dus heb ik onze vriend Teun gebeld en gevraagd of de ASV ook dit jaar weer welkom is op zijn schip de "MEDIO ". Teun vindt het leuk als de mensen van de ASV ook dit jaar weer komen om een Nieuwjaarsborrel te drinken.

Wij hebben gelijk een datum geprikt en dat wordt dan zaterdag 15 januari.

De ASV vlag zal dan weer uithangen a/b m.s. Medio.

Het ASV bestuur nodigt haar leden dan ook van harte uit om gezamenlijk het glas te komen heffen op het Nieuwe Jaar.

P.S. bellen met Willem Stam als u van plan bent om te komen, tel: 06 53 320 780

Waar:

a/b m.s. "Medio"
Veilingkade nr. 24

4815 HC Breda

Tijd 13 uur tot 17 uur.

Zaterdag 15 januari 2011.

Groet Willem Stam.

Gasolie van af 1 januari

Hallo iedereen,

even een paar ervaringen van de afgelopen week:

Onderweg van Nederland naar Frankrijk, eerst gebunkerd in Terneuzen, vervolgens afgebunkerd in Wervik (buiten de zeehavens de grootste bunkeraar in België). In Wervik gevraagd, wat men vanaf 1 jan. ging leveren.
Antwoord: gasolie met 0% zwavel, indien mogelijk zonder biodiesel-bijmenging.
Verdere specificaties (nog) onbekend. EN590? Nooit van gehoord.

Gebeld naar Terneuzen met dezelfde vraag.

Antwoord: In ieder geval geen EN590, voor de binnenvaart is dit van de baan, maar gasolie met 10 ppm. (particals per million) zwavel, zonder biodiesel. (Is nu 100 ppm.)

Lijkt wel op EN590, maar is het niet. Door de biodiesel-component is EN590 een ramp. We leveren het aan de landbouw, daar staan de machines de halve tijd stil.

In de binnenvaart gaat het problemen veroorzaken, met name als het buitenboordwater koud is, wegens condensvorming (de meeste nieuwbouw heeft vaste gasolietanks met als buitenwand de scheepsrump !!) en het feit, dat biodieseleerder vocht opneemt en daarna bacteriengroei-gevoelig is.

Wat in het wegtransport gebruikt wordt, is niet altijd duidelijk.

(Blijkbaar wordt daar 1: dikwijls op het bedrijf getankt uit eigen voorraad, al dan niet bijgemengd met toevoegingen, 2: onderweg aan de pomp getankt, maar supplementen, ADD-BLUE e.d., bijgemengd.)

Vraag: Wie heeft dat dan beslist, want sinds meer als een jaar proberen de organisaties binnen ESO in Brussel de politiek zover te krijgen, alleen genormaliseerde gasolie toe te staan (EN590) en liefst de EN590-0, met 0% bio-bijmenging.

Antw.: Overleg tussen het NOVE (vertegenwoordigt 90% van de bunkeraars), de scheepsmotorenbranche en de binnenvaart bij monde van de CBRB., met een eensluidend advies naar de NL-overheid.

Mijn antw.: Leuk! En wat doen wij dan in Brussel?

Vervolgens naar NOVE gebeld met dezelfde vraag.

Antwoord: In feite gaan we gewoon EN590 leveren, inclusief de voorgeschreven dopes, maar hebben de NL-overheid voorlopig ontheffing gevraagd voor de bio-bijmenging, totdat uitgebreide tests meer duidelijkheid geven over de risico's. Aanleiding is niet de technische risico's, maar de concurrentieverhoudingen in de internationale bunkerbranche: In de omliggende landen is bio-bijmenging nog niet verplicht, en aangezien de hoeveelheid bio-bijmenging als grondstof duurder is als de gelijke hoeveelheid fossiele olie, zou men in het buitenland concurrentievoordeel hebben en de Nederlandse bunkeraars zouden een aanzienlijk deel van hun markt kunnen verliezen aan buitenlandse bunkeraars.

Waarbij nog aangetekend kan worden, dat in Frankrijk de huidige TIPP-heffing op onze gasolie per 1 jan. komt te vervallen, waardoor ook daar de gasolieprijzen naar een "normaal" niveau zal dalen.

Voor wat betreft de constructie van gasolie-tanks in de nieuwbouw: Ik kon mijn oren niet geloven. Die van ons is van 1969, maar zelfs toen vonden ze (in een gelast achterschip) losse tanks al beter.

Dus de EFM gebeld, waar de eerste expert wist, dat er een kofferdam tussen moest zitten, toch voor de zekerheid even een collega certificerings-expert raadpleegde, die er de boeken bijhaalde, waaruit bleek, dat vaste tanks zonder kofferdam nog steeds waren toegestaan.....

Redenering van de expert: Het risico is ook niet zo groot bij schade-varingen, want water is zwaarder als gasolie, dus het binnentredende water verdringt de gasolie.

Waarbij dan ons-inziens ook gelijk het probleem uit de wereld is van drinkwatertanks, grenzend aan gasolietanks. Bij lekkage gaat immers het water de brandstoftank in, en niet omgekeerd....

Toch weer een leerzame tijd,

groetjes,

Jos Evens.

Frans en Duits liggeld

Uit de Schuttevaer:

Frans liggeld omhoog

Het Franse liggeldtarief is met ingang van 15 oktober 2010 met 29% verhoogd.

Het percentage is een inflatiecorrectie: de huidige tarieven dateren uit 1994. Een motorschip kleiner dan of gelijk aan 499 ton mag volgend jaar 184 euro per dag rekenen voor de eerste drie overligdagen, in plaats van 143,61 euro. Voor de daarop volgende dagen wordt het tarief 205 euro per hele dag.

Schippersorganisatie La Glissoire, die de nieuwe tarieven bekendmaakte, heeft op meerdere punten kritiek op het besluit van Voies Navigables de France (VNF). Zo zouden de bedragen naar beneden zijn afgerond, is de invoeringstermijn te lang en is het overwerkstarief (16,34 euro per uur voor twee personen, voor werkzaamheden tussen 19 en 7 uur) niet mee geactualiseerd.

Ook van de andere afspraken uit het 5 mei ondertekende protocol om een eind te maken aan de schippersacties is nog weinig terechtgekomen. De destijds beloofde 'eenvoudige kostprijsberekening' staat intussen op de website van schippersbond CNBA, maar op een pagina die alleen toegankelijk is voor leden. (AvO)

Liggelden hoe zit het ook al weer?

Info over Duits liggeld is o.a. te vinden op:

<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/binschlv/gesamt.pdf>

<http://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/BJNR003010895.html>

http://www.ihk-niederrhein.de/downloads/Handelsbraeuche_in_der_Binnenschiffahrt_2005.pdf

In Memoriam

26 november j.l. is op vierentachtig jarige leeftijd Jurrie Schouten overleden.

Jurrie Schouten was bij elkaar opgeteld 10 jaar penningmeester voor de ASV.
Jurrie was schipper van het m.s. "Hennie"

Het huidige bestuur van de ASV werd door Theo en Margien Schouten m.s. "Mardi" op de hoogte gebracht van het overlijden.

Het ASV bestuur wil op deze wijze Jurrie Schouten in ere herdenken.

ASV Voorzitter Willem Stam

Het Mededingingsrecht van de Zwakste.

Uittreksel uit:

32003R0001

*Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag (Voor de EER relevante tekst) *

/

Publicatieblad Nr. L 001 van 04/01/2003 blz. 0001 - 0025
Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag

art. 8:

.....Lidstaten mogen uit hoofde van de onderhavige verordening niet worden belet om op hun grondgebied strengere nationale mededingingswetten aan te nemen en toe te passen die eenzijdige gedragingen van ondernemingen verbieden of bestraffen. Die strengere nationale wetten kunnen bepalingen omvatten die misbruik van economisch afhankelijke ondernemingen verbieden of bestraffen. Voorts is deze verordening niet van toepassing op nationale wetten die strafrechtelijke sancties opleggen aan natuurlijke personen, behalve indien deze sancties het middel vormen waarmee op ondernemingen toepasselijke mededingingsregels worden toegepast.

(9) Het doel van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag is de bescherming van de mededinging op de markt. Deze verordening, die wordt aangenomen om aan die bepalingen van het Verdrag uitvoering te geven, belet de lidstaten niet om op hun grondgebied nationale wetgeving ten uitvoer te leggen ter bescherming van andere rechtmatige belangen, op voorwaarde dat deze wetgeving verenigbaar is met algemene beginselen en andere bepalingen van het Gemeenschapsrecht. In zoverre deze nationale wetgeving overwegend een ander doel dan de bescherming van de mededinging op de markt nastreeft, mogen de bevoegde mededingingsautoriteiten en de rechterlijke instanties van de lidstaten deze wetgeving op hun grondgebied toepassen. Dienovereenkomstig mogen lidstaten uit hoofde van deze verordening op hun grondgebied nationale wetgeving ten uitvoer leggen die eenzijdige of contractuele, onder oneerlijke handelspraktijken vallende handelingen verbiedt of bestraft.

Een dergelijke wetgeving streeft een specifiek doel na, ongeacht de feitelijke of vermoedelijke effecten van dergelijke handelingen op de mededinging op de markt. Dit is met name het geval voor wetgeving die verbiedt dat ondernemingen hun handelspartners ongerechtvaardigde, onevenredige of ongegronde voorwaarden opleggen, van hen verkrijgen of proberen te verkrijgen.

***Ik lees hier uit art. 8, dat nationale overheden **op basis van de mededingingswet** strengere mededingingsregels (vooruit, Nma!) mogen uitvaardigen en toepassen, wanneer zwakkere bedrijven worden misbruikt door sterkere (vervoerders/verladers).

Uit art. 9, dat zelfs **ondanks de mededingingsregels** wetten mogen worden uitgevaardigd om andere doelen te bereiken van rechtmatig belang. (Kostprijsbeding, veiligheid, milieu, noem maar op)

Nieuws vanuit België:

Onderstaande hebben wij ontvangen van het VBR:

Permanent Overleg met het Havenbedrijf op 19 okt

ADN: België zal het ADN voor 31.12.2010 ratificeren. Er zijn enkele zaken rond vluchtwegen e.a. die niet meer tijdig in het ADN zijn opgenomen, dat zal dan in de volgende editie ADN-2013 worden opgenomen.

Ontgassen is in principe verboden. Op initiatief van het Havenbedrijf komt er nu een workshop waar voorstellen moeten geformuleerd worden.

Losverklaringen: Er waren een dertigtal klachten, maar sinds de tekst is aangepast zijn er nauwelijks nog klachten. Alleen in West-Vlaanderen weten verladers in de droge lading, blijkbaar nog niet om te gaan met de definitie van het begrip losverklaring.

Havengeld: zal per 1.1.2011 niet worden verhoogd

SAV: De invoering per 1.1.2011 zou een vermindering van het Havengeld als gevolg moeten hebben....

Het Havenbedrijf hoorde het in Keulen donderen en wrong zich verbaal in alle bochten om aan te tonen dat het Havengeld nooit verhoogd was vanwege de Bilgeafname en de Afvalparken..

Stroomkasten: Het Havenbedrijf volgt de ontwikkelingen in de andere Havens, maar zal ook dezelfde weg gaan volgen. Voor de Tankvaart is men er nog niet uit.

Ligplaatsen Noordlandbrug: De nv De Scheepvaart is bevoegd voor deze ligplaatsen maar heeft voorlopig geen centen op overschot en beschouwd deze investering voorlopig niet als prioritaire, ook zou de nv De Scheepvaart van mening zijn dat GHA zelf ook een deel moet financieren.

Groene Dijk: Omdat Exxon de Polderdijkweg heeft toegevoegd aan haar concessie liggen tankschepen die daar aanmeren op een eiland. Ze kunnen gaan melden bij Exxon en terug naar boord

Maar er is op geen enkele wijze een doorgang voor inkopen of aflossingen.

Het was langzaam tijd dat het Havenbedrijf tekst en uitleg gaf hoe het zover is kunnen komen!

Volgens het Havenbedrijf heeft Exxon via een schriftelijk schrijven aan het Havenbedrijf toestemming gevraagd en meteen ook gewezen op de gevolgen voor de ligplaatsen aan de groene dijk.

Diegene die de brief heeft beantwoord, was blijkbaar onvoldoende waterproof en was zich niet bewust van de gevolgen voor de ligplaatsen aan de groene dijk. Ook werd de bedrijfstaking niet om hun mening gevraagd.

Stand van zaken: het Havenbedrijf heeft beloofd om uit te zoeken wie de brief van Exxon heeft beantwoord, daar stond immers in dat de groene dijk niet het probleem was van Exxon maar van het Havenbedrijf. Men kan het nu niet meer afdwingen van Exxon en men gaat nu uitkijken naar nieuwe ligplaatsen voor tankschepen elders in de Haven.

Wachtpalen Ketelplaat:

Een steiger zoals in Lilloo kan niet op de Ketelplaat er is ooit een zeeschip aangevaren door uitvarende schepen en gezonken.

Duwvaart ligplaatsen nr:530

Daar komen palen zoals aan de Noordkasteelbrug en zal zeer recent uitgevoerd worden

Beschadiging Dukdalven (meerpalen) Kanaldok B1

Deze meerpalen worden herhaaldelijk beschadigd en deze beschadigingen worden niet gemeld.

Advies bedrijfstaking verhoog deze palen zoals aan de Noordkasteelbrug.

Nieuw Meldpunt voor Schades aan Haveninfrastructuur:

Gevraagd wordt aan de vertegenwoordigers v d bedrijfstaking om aan hun leden te vragen schades aan kaaimuren, putten in wegen, hinder aan een brug enz te melden. Een formulier daarvoor is terug te

vinden op www.havenvanantwerpen.be waar in de rechterkolom het formulier "Schademeldingen infrastructuur" kan worden aangeklikt. Na aanvulling belandt het formulier meteen bij de bevoegde diensten die de melding kunnen behandelen. Op deze manier willen de bevoegde diensten van het Havenbedrijf nog sneller kunnen reageren indien er hinderlijke of onveilige situaties in het Havengebied worden vastgesteld.

Containerkades Noodzee- en Euripaterminal

Er wordt nog steeds vastgemaakt aan de trappen!

Reactie De bovenste rij palen in de muur gaat onder water bij HW

Masterplan Antwerpen:

De lange wapper komt er niet en de Van Cauwelaertsluis gaat vanaf 6 maart 2011 opnieuw in bedrijf. Gevraagd werd aan GHA, dat het DV-tarief dat nu van toepassing is aan de ZV- en Berendrechtssluis gehandhaafd blijft, zo vermindert men de druk op de Royersluis die pas vanaf 2014/15/16 wordt gerestaureerd, de sluis wordt Langer en Breder (ca:36m) met 4 deuren.

De juridische bevoegdheden van de vaarwegbeheerders zijn uitgebreid zodat het Strassburgerdok kan ontruimd worden. Er wordt nu een Operatie "Schoon Schip" opgestart waarbij alle schepen die zich bevinden tussen Wijnegem en Antwerpen en die niet operationeel zijn worden verwijderd.

Tijdens de uitvoering v d BAM werken, zal er altijd een doorvaart zijn van minstens 45m.

AIS: De deadline voor de invoering vanaf 1 maart 2011 blijft gehandhaafd maar er komt een gedoogbeleid tot 31.12.2011 en vanaf 1.1.2012 gaat men sanctioneren.

Tijdens het gedoogbeleid wil men de binnenvaart aanmoedigen door nautische voordelen aan te bieden! Men gaf als voorbeeld het vroeger opnemen (in afstand) van de beurt aan de sluisen... wat in de praktijk zou neer komen op voorrang op binnenschepen die geen AIS hebben!!!

Dit plan lokte onmiddellijk een felle reactie uit van de vertegenwoordigers v d bedrijfstak.

Het NTK (Nautisch Technische Kommissie) vraagt zich openlijk af of 2013 een haalbare kaart is.

Er werd ook gewaarschuwd voor incidenten aan de sluisen. *(Als een binnenschip met AIS, aan de Royersluis zijn beurt zou krijgen vanaf het Hansa Dok en een Schip uit het Albertkanaal, zonder AIS, mist daardoor de schutting waar het normaal had op gerekend.... dan weten we al wat er gaat gebeuren... dan ligt binnen de kortste keren de sluis stil.)*

Op de Schelde zou men wel kunnen overwegen dat opvarige binnenschepen met AIS aan de steiger van Lillo kunnen aanmeren en vandaar de beurt opgeven, de sluismeester kan dan immers via AIS de lokatie van het schip zien. Binnenschepen zonder AIS zullen dan zoals nu moeten doorvaren tot aan boei 97.

Ook kan een korting op het Havengeld als stimulans gebruikt worden!!!

Middendeuren Kreekrak

RWS heeft aan het Vlaams Gewest gevraagd of Vlaanderen bezwaren had met het verwijderen van de middendeuren. Het Vlaams Gewest heeft zonder het Havenbedrijf noch de Binnenvaartorganisaties te raadplegen toestemming gegeven. Als Vlaanderen terug komt op deze gegeven toestemming moeten ze het zelf betalen dat wordt dus een verloren zaak.

De ASV bedankt de heer Verbergh hartelijk voor het doen toekomen van deze informatie

De taalproblemen als ergernis.

Voordat de marifoon was uitgevonden bestond er in de binnenvaart geen radioverkeer.

Het was in de jaren vijftig van de vorige eeuw druk op het water en ook toen al was de binnenvaart internationaal georiënteerd. Met name op de Waal en de Rhein beneden de Ruhr zag je soms bijna geen water meer zoveel scheepvaart was er. Aan weerskanten en sleep van minimaal zes lengtes in de opvaart, daartussen de nodige motorschepen met de oploopvlag in top en daar moest de afvaart dan nog tussendoor met nogal eens een sleep met twee lege schepen van 2000 ton naast elkaar. Het ging bijna nooit mis en je hoorde zelfs maar een enkele keer een geluidssignaal en dat was dan meestal nog bij het in of uitvaren van een haven.

Zelfs de eerste schepen met radar en de Wasserbüffel met duwbakken als proef hadden alleen nog geluidsignalen ter beschikking. Hoeveel schepen hebben tegenwoordig nog de drietoon en wordt die nog wel eens gebruikt? Het gemak dient de mens, maar dat kun je ook overdrijven.

De regelgeving omtrent de verplichting van de marifoon heeft nogal wat destijds niet voorziene neveneffecten te weeg gebracht. De blokkkanalen bijvoorbeeld zijn niet voor iedereen een aanwinst, maar het verplicht uitluisteren en melden heeft het taalprobleem wel veel groter gemaakt dan het in werkelijkheid is.

Zelf heb ik op de middelbare school onderwijs genoten in het Engels, Duits en Frans en er ook het examen met goed gevolg afgelegd. Dat gaf destijds wel wat voorsprong op veel van mijn collega's die na de lagere school naar boord waren gegaan en het in de praktijk moesten leren. Er varen toch ook vandaag de dag nog altijd heel wat schippers rond zonder talenknobbel en dat los je niet op met wetgeving en daaraan gekoppeld proces verbalen en vaarverboden.

Vergis u niet beste vrienden, het verschil tussen Germaanse en Latijnse talen is groot en daar komt sinds de Main-Donau verbinding ook nog eens het Slavisch bij met zelfs een heel ander alfabet. De wetgeving is weer eens doorgeschooten en deze keer was de onder Franse vlag varende Okinawa aan de beurt in Eefde.

Ik heb bijna mijn hele leven als schipper internationaal gevaren en wat je ook van de Franse mentaliteit mag vinden. In Frankrijk vind je altijd een helpende hand en men probeert je zelfs met handen en voeten op weg te helpen. Laten we als schippers onderling eens wat meer begrip voor elkaar tonen in de gewone dagelijkse dingen dan was ook in Eefde met de Okinawa geen vaarverbod nodig geweest.

De met opsporingsbevoegdheid uitgeruste ambtenaren van Waterstaat kennen zo blijkt hun grenzen niet. In het verleden was de bakenmeester de vriend van de schippers en bood nogal eens uitkomst bij problemen. Tegenwoordig is het een ambtenaar die je liever ziet gaan dan komen met zijn bonnenboekje. Is dat nou een verbetering?

Ik mag voor u allen hopen dat ons buitenland, en daar hebben we als klein landje heel veel van, niet dezelfde rigide wetshandhaving gaat toepassen want dan kunt u de borst natmaken. Spreekt u allemaal Russisch of al eens geprobeerd om in Frankrijk buiten de Elzas met een sluismeester of garde in het Duits te communiceren?

Er is van alles over op te merken maar begin als u het met deze handelwijze van Waterstaat eens bent dan ook niet te zeuren als u zelf om dergelijke redenen wordt stilgelegd of een leuke boete krijgt aangeboden. Dat noemt men in het Nederlands repercussie, in Frankrijk te vertalen met *réciprocité* en in het Duits iets als Gleichberechtigung.

Russisch, Hongaars, Bulgaars of Roemeens spreek ik jammer genoeg ook niet. Je moet wel je eigen beperkingen kennen natuurlijk.

Niek Deen.

Onze binnenvaartmarkt.

De als binnenvaartambassadeur benoemde professor Arie Verberk krijgt van minister Eurlings de opdracht om de crisis in de binnenvaartmarkt te beteugelen. Voorwaarde is wel dat er draagvlak ook in de sector moet worden geëffectueerd. Draagvlak in de binnenvaart heb je niet zo maar even. De algemeen erkende eigenschap van de zelfstandige ondernemer, die de particuliere schipper nu eenmaal is, namelijk de onontbeerlijke zelfredzaamheid staat daarbij levensgroot in de weg. Het aloude adagium dat alleen door middel van samenwerkingsverbanden de particuliere schipper kan overleven is weer van stal gehaald. Resultaten uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst horen we dagelijks in reclameboodschappen.

Dit neemt niet weg dat het wel degelijk gebeurt dat eerdere resultaten bij dezelfde activiteiten terugkeren. Er zijn al diverse keren pogingen ondernomen om zo'n systeem van de grond te krijgen zonder resultaat om over naar huis te schrijven. De laatste voorbeelden kwamen na het Albeda overleg toen de beurs in 1993 zo nodig moest worden afgeschaft, het is niets geworden. Nu komt de ambassadeur op nogal hoge toon met allerlei wel of niet houtsnijdende argumenten weer met dezelfde oplossing. Waarom zou het nu wel lukken, alleen omdat de ambassadeur de Nma niet voor de schenen mag schoppen?

Als we niet doen wat de heer Verberk ons aanraad en we daarom niet tot bevredigende resultaten komen dan is het eigen schuld dikke bult. Alsof wij als schippers zelf de beurzen hebben afgeschaft en er in 1993 geen grote schippersactie is geweest juist om dat te voorkomen. Nee, de overheden vonden dat de EV en de NZ beurzen moesten worden gesloten omdat binnen de op kapitalistische leest geschoeide Europese Unie de vrije markt als enige systeem mag worden geaccepteerd. Als iemand wil weten wat kapitalisme echt inhoudt raad ik hem of haar aan om als eyeopener het boek "De shock doctrine" van Naomi Klein eens ter hand te nemen.

De veelgeprezen vrije markt heeft wel bewerkstelligd dat de landbouw in de derde wereldlanden een beweging als Fair Trade nodig heeft om een bestaansminimum te verwerven, er is nog altijd in vele landen schrijnende kinderarbeid aan de orde van de dag. Maar ook in onze eigen moderne westerse cultuur hebben we kennelijk wat maatregelen nodig om dergelijke gevolgen te ondervangen. Het te ver doorgesloten kapitalistische systeem zou eens nader bestudeerd moeten worden, de crisis kwam echt niet uit de lucht vallen. De wantoestanden tijdens de industriële revolutie in Europa zijn de oorzaak van het minimum loon, de cao's die algemeen bindend verklaard worden, hier en daar nog gecontroleerde prijzen en zo nog wat voorbeelden. Er gaan nu stemmen op om de zelfstandigen zonder personeel de mogelijkheid tot prijsbescherming te gunnen, het aan banden leggen van bonussen bij de banken en tantièmes in de bedrijven zou ook een goed idee zijn. Niet dat wij als zelfstandige schippers met meer of minder kapitale schepen een op een met een zzp'er zijn te vergelijken maar we hebben echt wel enige prijszekerheid nodig om de bedrijfstak te zijn en te blijven die de overheid zo graag ziet.

Een op haar taak berekende en gezonde binnenvaart met de nodige diversiteit in scheepstypen en tonnages die de chaos op de weg kan voorkomen. Wel, Regering en Tweede Kamer als dit uw wens is, zorg dan dat we daartoe in staat worden gesteld en blokkeer niet al onze mogelijkheden. Als het huidige beleid doorzet krijgen we niet alleen chaos op de weg maar ook op het water. Onderbetaald en slecht opgeleid personeel, de hand lichten met veiligheidsaspecten, slecht onderhoud van de schepen, het versneld afvloeien van de kleinere schepen maar ook onverschilligheid en oververmoeidheid zullen niet zonder gevolgen blijven.

Rampen zijn niet altijd te voorkomen maar het in de hand werken ervan is de duivel verzoeken. Mevrouw Schulz van Haegen-Maas, minister van Infrastructuur en Milieu zou er goed aan doen haar uitspraken hieromtrent nog eens te heroverwegen en het beleid aan te passen. Een ding is zeker, de binnenvaartambassadeur komt niet met oplossingen, wel met dreigementen. We zijn toch geen klas schoolkinderen.

Niek Deen.

RIS-strategie van de CCR

- Conceptraamwerk voor een strategie, voorstel van de Werkgroep RIS –

Na bevestiging en eventuele herziening van het conceptraamwerk door het comité zouden de Werkgroepen Politiereglement en RIS daarvan uitgaand de strategie verder kunnen concretiseren en het ontwerp van een uitgewerkte strategie aan het comité kunnen voorleggen ter gelegenheid van de bijeenkomst van het comité in het voorjaar 2011.

De ontwikkeling van de RIS-strategie mag niet leiden tot vertraging van bepaalde werkzaamheden uit het werkprogramma. De Werkgroep RIS is dan ook van mening dat de werkzaamheden op het gebied van RIS-systemen, Inland AIS, elektronisch melden en Inland ECDIS in de werkgroepen voortgezet moeten worden, ook wanneer in het comité nog geen besluit is genomen inzake de RIS-strategie.

Inleiding

River Information Services (RIS) werden tussen 1997 en 2005 ontwikkeld als een complete set diensten voor het uitwisselen van informatie tussen schepen onderling en tussen schepen, waterwegbeheerders en logistieke partijen. Van meet af aan werd RIS als een publiek-private partnerschap ontwikkeld, dat wil zeggen RIS bestaat uit diensten voor landelijke autoriteiten, primaire diensten voor het bedrijfsleven en combinaties daarvan. De CCR biedt sindsdien, in het bijzonder nadat in 1998 haar werkgroep RIS daartoe werd ingesteld, een institutionele basis voor de ontwikkeling van de RIS-standaarden, ondersteund door vier onafhankelijk werkende expertgroepen. Verschillende standaarden werden inmiddels door de EU, door de Donaucommissie en ook door de VN/ECE aangenomen. Daarnaast heeft de EU in 2005 de zogeheten RIS-Richtlijn vastgesteld. (Richtlijn 2005/44/EG)

Tot nu toe blijft de CCR echter nog de enige instelling die alle standaarden officieel heeft vast gesteld.

Met RIS wordt een bevordering van veiligheid, doeltreffendheid en logistiek-prestaties beoogd, opdat de binnenvaart beter in logistieke ketens functioneert en er zo aan een veilige en milieuvriendelijke binnenvaart wordt bijgedragen. De binnenvaartmarkt is zodanig georganiseerd dat verschillende marktsegmenten op verschillende wijzen van RIS gebruik zullen maken. RIS van de zee- en binnenvaart zouden, in zoverre het nodig is, compatibel met elkaar moeten zijn.

De in 2005 gepubliceerde Richtlijn 2005/44/EG (RIS-Richtlijn)¹ vereist voor het gebruik van RIS eveneens bovengenoemde standaarden (specificaties), die door de EU-lidstaten moeten worden toegepast. Bovendien moeten overeenkomstig deze richtlijn de lidstaten, voor vaarwegen van de ECMT-klasse IV en hoger², die verbonden zijn met een vaarweg van een andere EU-lidstaat³,

- alle relevante gegevens over de binnenvaart en reisplanning op de binnenwateren minstens in een toegankelijk elektronisch formaat ter beschikking stellen van de RIS-gebruikers;
- verzekeren dat voor al hun binnenwateren die overeenkomstig de classificering van Europese binnenwateren tot klasse Va of hoger behoren, naast de onder a) vermelde gegevens ook elektronische navigatiekaarten geschikt voor navigatiedoeleinden beschikbaar zijn voor de RIS-gebruikers;
- de bevoegde instanties in staat stellen om elektronische scheepsrapporten over de vereiste gegevens betreffende schepen te ontvangen, voor zover scheepsrapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van grensoverschrijdend vervoer wordt deze informatie doorgestuurd naar de bevoegde instanties van de naburige lidstaat. De verzending van deze data moet zijn afgerond alvorens de schepen de grens bereiken;
- verzekeren dat de berichten aan de scheepvaart, met inbegrip van meldingen van de waterstand (of maximaal toegestane diepgang) en van ijsvorming op hun binnenwateren, doorgeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de informatie bevatten die nodig is om veilige navigatie mogelijk te maken. De

¹ Directive 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

² Deze verplichting geldt overigens pas vanaf het moment dat de EU de betreffende standaard door een verordening bindend ingevoerd heeft. Dit is nog niet het geval voor de Inland ECDIS-standaard.

³ Deze verplichting geldt overigens pas vanaf het moment dat de EU de betreffende standaard door een verordening bindend ingevoerd heeft. Dit is nog niet het geval voor de Inland ECDIS-standaard.

berichten aan de scheepvaart moeten minstens in een toegankelijk elektronisch formaat worden meegedeeld.

Bovendien vereist de RIS-richtlijn dat Vessel Tracking & Tracingsystemen in overeenstemming met de desbetreffende specificaties van de richtlijn (Standaard volgen en opsporen van schepen in de binnenvaart) zijn en dat de lidstaten een bescherming van de vereiste gegevens waarborgen. Dit is een al gepubliceerde standaard als bijlage bij de RIS richtlijn. In meer algemene zin geldt dat indien de EC een technische standaard als bijlage bij de RIS richtlijn publiceert, deze bindend is voor de EU lidstaten.

2. RIS-diensten

In de richtlijnen en aanbevelingen voor binnenvaartinformatiediensten van de CCR, die in het kader van de PIANC⁴ werden ontwikkeld en op dezelfde wijze in Verordening (EG) nr. 414/2007 van de Europese Commissie zijn weergegeven, worden de RIS in acht hoofdgroepen van diensten onderverdeeld;

(1) Vaarweginformatiedienst

- (a) Visuele navigatiehulpmiddelen
- (b) Marifoonverkeer op binnenwateren
- (c) Internet
- (d) Elektronische navigatiekaart

(2) Verkeersinformatiedienst

- (a) Tactische verkeersinformatie
- (b) Strategische verkeersinformatie

(3) Verkeersmanagement

- (a) Lokale verkeersbegeleiding (Vessel Traffic Service – VTS)
- (b) Navigatieassistentie
- (c) Management van sluizen en bruggen (LBM)

(4) Calamiteitenbestrijding

(5) Informatie voor vervoerslogistiek

- (a) Reisplanning
- (b) Vervoersmanagement
- (c) Intermodaal haven- en terminalmanagement
- (d) Vracht- en vlootmanagement

(6) Informatie over rechtshandhaving

(7) Statistische gegevens

(8) Vaarwegbelasting en havengelden

⁴ Inmiddels wordt binnen de PIANC gewerkt aan een update van de Guidelines, welke in maart 2011 wordt aangeboden en zullen de diensten op grond van de ervaringen tot nu toe hier en daar anders worden omschreven. Vorostel is dit mee te nemen in de CCR-RIS strategy.

3. Doelen van de CCR met betrekking tot RIS

Het doel van de CCR is de bevordering van de welvaart van de binnenvaart op Rijn en in Europa. Daaronder wordt verstaan het waarborgen van een adequaat economisch kader, het verbeteren van het concurrentievermogen van het transport over water en de integratie van de Rijnvaart in het Europese systeem van vervoer te water. Verder is het doel van de CCR een hoge veiligheidsstandaard voor de scheepvaart en haar milieu te waarborgen, waarbij de veiligheid van de scheepvaart in een nauwere zin wordt verstaan, alsook de bevordering van het milieuvriendelijke karakter van de Rijnvaart (Besluit 2001-I-3).

Uitgaande van deze algemene doelstellingen en wetende dat de informatietechnieken in verschillende verkeersgebieden zich dynamisch verder ontwikkelen en dat de CCR op dit gebied met grote toekomstmogelijkheden voor de binnenvaart, aan de verdere ontwikkeling zou moeten bijdragen, om de veiligheid, de doelmatigheid en de milieuvriendelijke aard van de Rijnvaart verder te bevorderen, heeft de CCR in het verleden⁵ haar doelstellingen betreffende de RIS vastgesteld.

De CCR zou het streven naar harmonisatie op Europees niveau willen ondersteunen en de uniformiteit van diensten in de binnenvaart door overeengekomen standaarden op de Rijn wensen te bevorderen. De CCR heeft in het bijzonder haar werkgroep opdracht gegeven de toepassing van RIS op de Rijn te onderzoeken, rekening houdend met de RIS-richtlijnen⁶ (van PIANC) (Besluit 2001-II-19).

Voorbeelden van een verdere uitwerking van het raamwerk voor een RIS-strategie van de CCR zouden kunnen zijn⁷

Om het doel een veilige scheepvaart te bevorderen en om het concurrentievermogen van het transport en de integratie in transportketens te verbeteren implementeert de CCR de volgende onderdelen van RIS:

- Bevorderen van een Rijn breed gedeeld systeem van vaarweginformatie
- Opzet en verplichting van Inland AIS om de veiligheid van de scheepvaart te vergroten, de autonomie van de schipper te bevestigen en om de verbinding met logistieke ketens te versterken. Ten behoeve van dit laatste roept de CCR de lidstaten op ook een AIS landinfrastructuur op te zetten, en voor die schippers en rederijen die dat willen, de verbinding met logistieke ketens te versterken.
-
-

⁵ Protocol 2001-I-16

⁶ De CCR heeft de RIS-richtlijnen bij Besluit 2003-I-22 aangenomen. Deze richtlijnen werden in 2004 opnieuw herzien.

⁷ Na goedkeuring van het raamwerk kan de werkgroep RIS dit verder uitwerken. Hier heeft de Nederlandse delegatie slechts een paar voorbeelden weergegeven en ook zeker niet uitputtend

Verlag van de Raadgevende Conferentie

dinsdag 12 oktober 2010 te Straatsburg

Voorzitterschap: de heer Jean-Marie WOEHLING, Secretaris-Generaal van de CCR

Verlag: Sunniva Fluitsma (SF)

VOOR DE RAADGEVENDE CONFERENTIE

Niet iedereen kon aanwezig zijn omdat België en Frankrijk deze dag hadden uitgekozen om te protesteren en te staken tegen een verhoging van de pensioengerechtigde leeftijd. De vergadering werd dan ook opgeluisterd door veel muziek vanaf het plein waar de CCR gezeteld is.

Vlak voor het overleg werd op informele wijze meegedeeld dat men "er niet aan toe gekomen was" om de opmerkingen van Sunniva Fluitsma betreffende de Raadgevende Conferentie van 2009 mee te nemen. Bovendien werd verteld dat de CCR er eigenlijk niets aan kon doen, die ROSR regelgeving moesten de landen zelf op hun eigen wijze toepassen vertelde de heer van de Werf. Verrassend want zowel de (voormalig) Nederlandse staatssecretaris als de Europese voorzitter Kallas geven aan dat zij niets kunnen doen aan de regelgeving van de CCR.

Conclusie: helemaal niemand kan kennelijk iets doen. De heer van der Werf bestreed de opmerking dat de CCR als machtige organisatie dat wel moest kunnen veranderen.

DEEL I. : INLEIDING

1. Goedkeuring van de agenda

Hoewel afgesproken was dat de opmerkingen van Sunniva Fluitsma (ASV) naar aanleiding van het verslag betreffende de Raadgevende Conferentie van 2009 op enigerlei wijze meegenomen zouden worden in dit overleg was dat niet aan de orde. Dat betekende dat alles wat op te merken was maar gedurende dit overleg een plaats moest krijgen.

De verstuurde brief van de ESO met kritiek op de werkwijze van de CCR zal naar voren gehaald worden, die stond nu voor het eind van de vergadering gepland.

2. Economische situatie en crisis in de vervoerssector : vooruitzichten voor de binnenvaart voor de jaren 2010-2011 door de heer Norbert Kriedel, consultant econometrie

- Gedachtewisseling tussen het secretariaat en de erkende organisaties

De heer Kriedel toont veel plaatjes die vooral over Duitsland en over bouwmaterialen, ertsen en chemie vervoer gingen. Deze statistieken toonden aan dat het best wel mee zou vallen met de crisis. Frankrijk kwam in het verhaal niet voor, vervoer van granen al helemaal niet. In een aantal gevallen was de stijging van de overslag indrukwekkend ten opzichte van het jaar ervoor. Soms wel 60% (vaak veel minder natuurlijk). "Maar" wist de heer Veldman op te merken. "dat zegt veel minder dan het lijkt, want het vervoer is in eerste instantie afgenomen met 50%. Dat betekent dat het nu toe zou moeten nemen met 100% wil men weer op het oude niveau terug zijn. Bovendien vergeet men dat er ondertussen almaar meer capaciteit bij gekomen is." (chapeau meneer Veldman, goed gezegd) Volgens de Nederlandse gedelegeerde, de heer Mensink, echter gaat Nederland de crisis niet meer aanvragen omdat Brussel de vorige keer besloten heeft dat het geen crisis is en nu dan dus helemaal geen sprake is van een ernstige marktverstoring. Sunniva Fluitsma bestrijdt dat. Het afkeuren van het plan staat gedeeltelijk los van het feit of er wel of geen crisis zou zijn. Juist nu kun je duidelijk stellen dat we hier wel te maken hebben met een structurele crisis, sla er de Scheepvaartkrant en Binnenvaartkrant maar op na en zie wat er nog steeds als ladingruimte op de markt komt. Bovendien gaat het niet alleen om de hoeveelheden te vervoeren goederen maar ook de prijzen die ervoor betaald worden, en die zijn nog steeds ver benden peil. Ook mevrouw Beckschaefer (BDS) vind dat er wel degelijk sprake is van een zware marktverstoring en dat Nederland daar voor een groot deel schuldig aan is. Bovendien raakt de overcapaciteit in de grote tonnenmaten de hele sector, dat is wel duidelijk. Er is geen afgevaardigde van de Europese commissie dus daarvandaan komt ook geen reactie op deze ernstige zaak. Eind november zal de ESO samen met de EBU met een voorstel komen hoe om te gaan met deze crisis.

3. Werkzaamheden van de CCR in de tweede helft van 2010 en in de eerste helft van 2011: stand van zaken

- Mondelinge presentatie van de heer Jean-Marie Woehrling, Secretaris-Generaal

- Opmerkingen van de erkende organisaties

Men heeft niet veel nieuws. Wel heeft de CCR gemerkt dat de werkwijze van de CCR als wat al te actief wordt ervaren betreffende het voorstellen en implementeren van (nieuwe) technische voorschriften. Men wil het ritme van die regelgeving wat terugschroeven naar om de twee jaar. Daarnaast is de CCR vooral bezig met de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en dienstboekjes van diverse (voormalig Oostblok) landen. Dan is ook de sociale zekerheid een hot item. Zoals het nu vaak geregeld is, is er een probleem voor de schipper. Onder welk stelsel (land) val je als het erom gaat waar je het meest met je schip vaart gedurende een jaar? Dat weet je vaak niet. Men wil ervan uitgaan dat het erom gaat vanuit welk land het schip geëxploiteerd wordt. Men wil dat iedereen aan boord onder dezelfde regelgeving valt, uit welk land diegene ook afkomstig is. België schijnt verschil te willen maken tussen nationaal varende en internationaal varende schepen. De CCR acht dat onmogelijk. Verder doet de CCR veel aan marktobservatie zoals we al bij het vorige punt gedemonstreerd hebben gekregen. Men is bezig met het juridisch herzien van het CNLI, ter beperking van de aansprakelijkheid en de invoering van een schippersattest.

Opmerkingen: Zelfs nieuwbouwschepen, die denken dat ze aan alle eisen voldoen, blijken om de twee jaar geconfronteerd te worden met wederom nieuwe of aangepaste regelgeving. Dat geeft heel veel onrust en men heeft het gevoel dat het nooit ophoudt.

4. Mededeling van het ESO van de 6 august 2010 betreffende de goedkeuring en wijziging van technische voorschriften

Hierbij krijgt de heer Veldman het woord die de brief toelicht waarbij de ESO kritiek uit op de ongebreidelde regelgeving van de CCR. De heer Veldman wijst erop dat de CCR al in 2008 heeft vastgesteld eerst alle nieuwe regelgeving te zullen toetsen aan haalbaarheid, betaalbaarheid en noodzaak. Het lijkt hem, gezien de stortvloed van regels die door de CCR over de binnenvaart uitgestort worden en rekening houdend met het beperkte aantal ongevallen dat de CCR zich niet aan de afspraak houdt die men met zichzelf gemaakt heeft. De heer Woehrling zegt dat men altijd veel contact heeft met het bedrijfsleven, de zaken heel zorgvuldig afweegt en de opmerkingen van de heer Veldman niet als zodanig herkent. Deze teksten zal de heer Woehrling keer op keer herhalen. Ook vertelt de heer Woehrling dat het een vreemde zaak is als je overgangsmaatregelen hebt die oneindig blijken te zijn, daarom moest er wel een einddatum op komen, volgens hem. Ook noemt de heer Woehrling de hardheidsclausule als ontsnappingsmogelijkheid, en vertelt er meteen bij dat er nauwelijks gebruik van gemaakt wordt. Van diverse kanten wordt het verhaal van de heer Veldman ondersteunt. Sunniva Fluitsma vertelde verleden jaar een luisterend oor te hebben ontmoet tijdens ditzelfde overleg. Zij was erg verheugd te merken dat de crisis maatregel hardheidsclausule zodanig was aangepast dat het nu een heel werkzaam stuk was geworden, waar veel schippers profijt bij hebben, en die ook velen gerust stelt, voor nu dan toch. Maar de "normale hardheidsclausule" wordt logischerwijs niet of nauwelijks gebruikt. Hij is onwerkbaar omdat men eerst maximaal moet investeren in de hoop dat men dan nog een aantal jaar mag doorvaren. Dat is bedrijfseconomisch gezien toch geen verstandige werkwijze? Omdat het verslag van verleden jaar niet aan de orde kwam was dit het moment om aan te geven dat de CCR wel degelijk in strijd handelt met de eigen regelgeving omdat men vanuit het Duitse rapport kon weten wat de oorzaken waren om de nieuwbouweisen op te leggen aan bestaande schepen: geen! Er hebben nauwelijks ongevallen voorgedaan en bovendien was niet duidelijk waar die ongevallen door zijn ontstaan. Daarnaast kon men weten wat de gevolgen zouden zijn van deze regelgeving: namelijk dat veel (kleinere) schepen dit nooit zouden kunnen betalen en dus zouden verdwijnen. Hier kwam geen antwoord op. De CCR handelt in strijd met het verdrag van Mannheim omdat men een vervoersmodaliteit niet mag discrimineren t.o.v. een andere, "...een bijkomend aspect van gelijkheid van behandeling is het verbod van discriminatie tussen verschillende wijzen van vervoer ten nadele van het transport over waterwegen..." staat er in de Akte van 9 juni 1815. Volgens Sunniva Fluitsma (ASV) wordt in dit geval het bestaande binnenvaartschip wel degelijk gediscrimineerd t.o.v. vrachtwagen of trein, omdat die niet aan nieuwbouweisen hoeven te voldoen. Dit leverde hooguit een minzame glimlach op van de andere kant van de tafel. Datzelfde gold voor de redernatie dat het voor kleine schepen veel moeilijker is aan deze eisen te voldoen dan voor grote, en voor bestaande veel moeilijker dan bij nieuwbouw en dat dit dus ook strijdig is met het verdrag van Mannheim waar in het volkenrechtelijk deel staat "...oeverstaten dienen zich te onthouden van het nemen van maatregelen die bepaalde scheepvaartondernemingen bevoordelen of benadelen..."

Er van uitgaande dat de uitspraak “maar dit kan nooit de bedoeling zijn, dan hebben wij iets helemaal verkeerd gedaan” en “komt u volgend jaar terug mevrouw Fluitsma om te kijken wat we met uw opmerkingen hebben gedaan” iets in zouden houden, betekende deze houding een koude douche. Ook op de vraag van mevrouw Beckschaefer (BDS) wat er nu eigenlijk was gedaan afgelopen jaar, omdat ons beloofd was dat er opnieuw naar de regels gekeken zou worden leverde geen antwoord op. Toch nog een positief punt: de gelederen binnen de ESO lijken zich te sluiten en ook de EBU spreekt ons in ieder geval niet tegen.

DEEL II. : DE INTERFACE HAVENS – WATERWEGEN : SPECIFIEKE THEMA'S

5. Zee- en binnenhavens en binnenvaart/

6. .Maatregelen ter vermindering van verontreinigingen door de binnenvaart

- a) Algemene inleiding over het strategisch verband tussen havens en binnenvaart
inleiding door mevrouw Isabelle Ryckbost, Directeur, FEPI
Een enthousiaste mevrouw Ryckhorst vertelt hoe zij probeert meer landen in Europa tot binnenvaartland te bestempelen en ze bewust te laten worden van hun binnenvaartbelangen. Landen als Zweden en Spanje bijvoorbeeld zouden de binnenvaart meer op de kaart moeten zetten. Als dat zo is zal dat voor ons als binnenvaart ook goed zijn want dan worden we een belangrijkere speler in Europa. Een positief verhaal dus waarbij Sunniva Fluitsma heeft opgemerkt dat dit inderdaad van groot belang is. Zeker gezien het voorbeeld van de kick-off Barosso II waarbij de Europese Commissie vervoer de mond vol had over alle vervoersmodaliteiten maar mevrouw Hacksteiner van de EBU deze commissie erop moest wijzen dat er ook nog zo iets als binnenvaart bestaat.
- b) Uitbreiding van de economische en statistische werkzaamheden in het kader van de marktobservatie van de binnenvaart
inleiding door de heer Hans van der Werf, plv. secretaris-generaal
Marktobservatie wordt door de CCR gezien als een instrument om de binnenvaart een sterkere positie te geven ten opzichte van de aanbieders.
- c) De samenhang tussen zee- en binnenhavens *Kunnen de hubs de zeehavens ontlasten ? / en: Vermindering van emissies door schepen in havengebieden*

Inleiding door mevrouw Caroline van Doorn, Haven van Rotterdam
Een verhaal van mevrouw van Doorn waarbij ze aangaf welke grootse plannen Rotterdam heeft met de Maasvlakte II. De A15 staat nu al vol (met vrachtwagens) en zo'n tweede Maasvlakte dat zou kunnen ontlasten. Ook ging zij van een scenario uit waarbij er nog veel meer vervoer plaats zou vinden (waar dat op gebaseerd is?) In een statistiek die zij liet zien over de verdeling van de vervoersmodaliteiten in de toekomst bleek overigens dat de planning was dat er slechts een klein beetje vervoerstoename naar de binnenvaart zou gaan (5%) de grootste vervoerstoename zou naar het vervoer per spoor gaan. Toch schijnt de binnenvaart de enige modaliteit te zijn die de offers moet brengen. Er zou tol moeten worden geheven op de A15 en dan ook meteen maar op de vaarweg. Dat was wel zo eerlijk. Waarop de heer Veldman reageerde dat de binnenvaart altijd overal al voor betaalt, zoals havengelden, dus dat dat een onevenredige belasting is t.o.v. andere vervoersmodaliteiten.

Mevrouw van Doorn had inmiddels begrepen dat een aantal maatregelen speciaal op de binnenvaart gericht, zoals de snelheidsbeperking rond Rotterdam tot maximaal 13 km per uur, en de verplichte walstroom op aardig wat verzet stuitte. En ook dat dat verzet wel een aantal gronden had waar nog nader naar gekeken moet worden. Op de opmerking van S. Fluitsma dat het een ongelijkheid is als een Nederlander 0,17 per KWH betaalt voor zijn stroom, het bedrijfsleven een aangepast lager tarief betaalt maar de binnenvaart 0,27 moet betalen in Rotterdam reageerde zij met “de gebruiker betaalt”, refererend aan de stroomkasten die er voor de binnenvaart worden neergezet. Op de tip om als je wilt dat mensen bereid zijn zoveel offers te doen voor het milieu je als stad wel eens het voorbeeld mag geven door te stoppen met die autoraces dwars door de stad reageerde mevrouw van Doorn met “dat het wel een geweldig gezicht is al die race-auto's door de stad (!!!)”

- d) Complementariteit tussen zee- en binnenvaars op het gebied van de beveiliging : aanzet tot beveiliging van de binnenvaart in de context van de integratie van alle watergebonden vervoer
*inleiding door de heren Philip Colpaert en door Kapt. Jean-Pierre de Buck, FOD Mobiliteit en Vervoer, DG Maritiem Vervoer.*Helaas, door de stakingen konden zij niet aanwezig zijn

- e) Mogelijkheden en hindernissen voor het gebruik van LNG als brandstof voor binnenvaartschepen *Inleiding door de heer Robert Tieman, milieucoördinator, EBU*

Gas roept nog altijd angstige gevoelens op. Maar het gebruik van LNG (aardgas) zou een mogelijke oplossing zijn om de CO2 uitstoot te verminderen. Er kleven nog veel bezwaren aan, zoals verkrijgbaarheid en dergelijke maar het is iets om over na te denken. Per schip moet je denken aan een kostenpost van zo'n 600.000 euro, dus niet voor ieder type schip weggelegd. Dit maakte bij de vertegenwoordiger van de ERSTU, de heer Heidenstecker de opmerking los dat we met een kanon op een mug aan het schieten waren. Zoveel inspanningen voor zo weinig extra (milieu)opbrengst. Zijn voorstel was om weer terug te gaan naar de goede oude tijd, waar schepen voortgetrokken worden, eventueel door electro-locomotieven, dat is pas milieuvriendelijk!!

- f) Tenuitvoerlegging van het CDNI-Verdrag en binnenvaars
inleiding door mevrouw Patricia Erb-Korn, Haven van Karlsruhe
Mevrouw Erb-Korn vertelde dat het allemaal goed gaat met de naleving van het CDNI verdrag. Ieder lijkt nu te weten wat er van hem verwacht wordt, de losverklaringen worden ingevuld etc. Daar was lang niet iedereen het over eens. Bedrijven die weigeren een losverklaring af te geven, en/of bedrijven die weigeren te tekenen. Bovendien zijn de voorzieningen ontoereikend en stellen we de binnenvaart in een achterstandspositie ten opzichte van het vervoer over de weg of het spoor omdat die dit niet hebben. Ach, zegt de heer Woehrling, die hebben het voordeel van de zwaartekracht, daar loopt het vuil er zo uit (bij het spoor?). Maar "wij" willen de positie van de binnenvaart als milieuvriendelijk vervoer hoog houden, zegt de heer Woehrling namens de CCR.
De heer Mensink reageerde enthousiast: "er wordt deze week speciaal gelet op handhaving". Ja, bij de schipper natuurlijk was de reactie vanuit de ESO. Inderdaad, bij de schipper. Maar daar moeten ze niet zijn, vindt de ESO, degene die het ruim schoon moet maken en het formulier moet tekenen en afgeven is de ontvanger van de lading. Die moet gecontroleerd worden. Vonden de vertegenwoordigers van de ESO Raad.

DEEL III. : DIVERSE AFZONDERLIJKE AANGELEGENHEDEN

6. Door de erkende organisaties naar voren gebrachte onderwerpen

S. Fluitsma: De CCR is bezig met allerlei gescheiden onderwerpen: veiligheid, regelgeving, milieu en economie. De CCR zou deze zaken meer met elkaar moeten integreren. Nu werken regels andere doelstellingen tegen. Bijvoorbeeld de manoeuvre-eisen of de klimaateisen in de vertrekken aan boord zorgen voor extra veel milieubelasting, die dan weer op een andere manier terug gewonnen moet worden. Het antwoord van de heer Woehrling is dat men altijd veel contact heeft met het bedrijfsleven, de zaken heel zorgvuldig afweegt etc, etc

DEEL IV. : SLUITING

Persoonlijke noot:

Eigenlijk was ik diep ontgoocheld door deze manier van doen. Niet doen of er in het vorige overleg niets gezegd is. Het verslag niet bespreken en gewoon door gaan op dezelfde voet. Het voelt ook heel raar. Zo'n organisatie waarbij alles precies volgens de letter van hun wet moet, die zelf zo lang wacht met zo'n verslag en het dan ook nog niet bespreekt en officieel aanneemt. Ik kan het niet laten een beetje op te tellen hoeveel geld er met zo'n dag gemoeid is. En dat allemaal verdiend door mensen die hun schouders ophalen over de wanhoop van degenen die aan de verkeerde kant van de streep staan. De uitvoerenden, de machtelozen, degenen die afhankelijk zijn van de (on)wil van hen die over hen beslissen. Tegelijkertijd vormen we, de ESO steeds meer een eenheid, lijkt het. Dat is mooi om te merken. En de EBU ondergraaft onze positie in het overleg niet een maal. Ook dat is om blij mee te zijn. Zo is er toch weer een lichtpuntje in deze duisternis, want duister was het in Straatsburg.
Sunniva Fluitsma

Opmerkingen van de ASV
betreft het rapport van de binnenvaartambassadeur
ten behoeve van het overleg op 30 november 2010..

Hierbij reageert de ASV, volgens afspraak, op het rapport van de binnenvaartambassadeur de heer Verberk.

Maar voor we op het rapport zelf in gaan wil de ASV haar bezorgdheid uitspreken over de wijze waarop er met deze crisis in de binnenvaart wordt omgegaan. Eerst wordt ingezet op een Crisisberaad waarbij veel tijd verloren gaat aan iets waarbij vanaf het begin duidelijk kon zijn dat er geen draagvlak voor zou zijn.

Daarna wordt een binnenvaartambassadeur in het leven geroepen die weer vele maanden nodig heeft om uiteindelijk een rapport te presenteren waarbij hij zelf al direct aangeeft dat hij een essentieel deel van zijn opdracht niet uitgevoerd heeft (zie hieronder).

In beide gevallen wordt er bovendien alleen binnen Nederland gekeken, en dat terwijl juist de binnenvaart een Europees beleid nodig heeft en er wat dat betreft ook stappen gezet zouden moeten worden in deze tijd van crisis met landen die dit ook aangaat. Nederland blijft reageren alsof het een eiland is dat onafhankelijk van andere landen een koers kan varen. Ondertussen wordt het er in de binnenvaart niet beter op. De eigenaren van grote(re) nieuwe(re) schepen blijven schulden opbouwen en komen in een volledig afhankelijke positie van de banken. Het zijn echter vooral de schepen die niet te vervangen zijn vanwege hun grootte (kleine schepen) die aan het verdwijnen zijn. Zij betalen mede de prijs voor wat er op het grote nieuwbouwwak mis is gegaan. Maar niet alleen zij. De hele maatschappij zal de kosten dragen van het feit dat er een tekort aan het ontstaan is in dit segment, waarbij de enige vervanging de vrachtwagen is. Op deze problematiek, die wel aangestipt wordt, komt geen antwoord.

De ASV is bijzonder onder de indruk van de leesbaarheid van het rapport en van de enorme hoeveelheid aan gesprekspartners van de heer Verberk. Al die verschillende organisaties met al die verschillende achtergronden en doelstellingen zijn kennelijk meegenomen in dit rapport. Echter, een ieder die de moeite neemt die lijst aan het eind van het rapport te bestuderen zal met de ASV concluderen dat er vooral veel organisaties zijn die een mening hebben over de binnenvaart, waarvan verreweg het merendeel in ieder geval niet tot de groep behoort waar het over gaat: de schipper zelf. Een gemiste kans vindt de ASV het dat de heer Verberk nergens de resultaten van de enquête gehouden door de SP "de schipper aan het woord" meeneemt in zijn rapport. Toch heeft de ASV die doorgestuurd naar de heer Verberk en er aan gerefereerd tijdens het overleg, dus die was er van op de hoogte. Waarom deze peiling onder de schippers zelf zo genegeerd is wordt niet duidelijk uit het rapport.

Daarnaast moet ons van het hart dat de toon waarop de heer Verberk over deze beroepsgroep praat soms ronduit schofferend is. Hoe moet je een rapport ter harte nemen als er zo weinig respect uit spreekt voor deze groep mensen die het water aan de lippen staat?

Hoewel de ASV zeer sceptisch was en blijft over de komst van de binnenvaartambassadeur, is de ASV verheugd dat we hierop op deze wijze kunnen reageren. Dat doen we dan ook bij deze ten behoeve van het overleg op 30 november 2010.

Het bestuur van de ASV

Betreft punt 1: het in beeld brengen van de algemene steun voor het rapport

Algemeen:

1: De opdracht aan de heer Verberk was:

“Om een grootschalige golf van faillissementen in de binnenvaartsector, en daarmee een neerwaartse economische spiraal binnen de sector te voorkomen, dient de Binnenvaartambassadeur te komen met **werkzame crisisarrangementen.**”

Dit rapport biedt, zoals de heer Verberk zelf al aangeeft, **geen enkele oplossing voor de crisis in de binnenvaart op korte termijn.** En als je spreekt van een crisisarrangement dan zou dat toch in ieder geval aan de orde moeten komen

2: Daarnaast was de voorwaarde:

“Deze arrangementen dienen tot stand te komen in overleg met in ieder geval de binnenvaartsector, overheid en banken. Draagvlak in de sector, bij overheid en banken en juridische haalbaarheid van de arrangementen zijn hierbij van bijzonder belang.”

Het rapport staat op internet en de schippers die het gelezen hebben, hebben via diverse sites gereageerd (Schuttevaer, Vaartforum, peiling Scheepvaartkrant), **daaruit blijkt nergens dat er een draagvlak onder de schippers is voor de uitkomsten van dit rapport.** Dus hierbij heeft de binnenvaartambassadeur niet aan zijn taakstelling voldaan.

3. Daarnaast wordt de Binnenvaartambassadeur gevraagd om een advies uit te brengen over mogelijkheden tot langere termijn structuurversterking van de sector, met als doel de sector minder gevoelig te maken voor conjunctuurschommelingen en tegelijkertijd haar competitiviteit te verbeteren en haar groeipotenties te realiseren.

Hier is de binnenvaartambassadeur wel met voorstellen gekomen maar wij zien ook hier nauwelijks concrete voorstellen. **De voorstellen zijn algemeenheden die zonder duidelijke randvoorwaarden, wat de ASV betreft, niets op gaat lossen aan situaties zoals deze.**

Vervolg Betreft punt 1: het in beeld brengen van de algemene steun voor het rapport

Als positief punt wil de ASV noemen dat de heer Verberk de **nut en noodzaak van de CCR regelgeving** meer wil laten voorzien van onderbouwing en de impactanalyse. Echter, hierbij sluiten we aan bij de SP, dit zou wel nader uitgewerkt mogen worden.

Wat wij ook waarderen is de stelling dat verscheidenheid in **scheepsgrootte/types** belangrijk is en daardoor ook de bevaarbaarheid van de haarvaten.

De rol van de overheid

Hoewel de rol van de overheid in het rapport nauwelijks aan bod komt wordt de overheid wel genoemd als verantwoordelijk voor infrastructuur en havens en terminals, met speciale aandacht voor het bevaarbaar houden van de haarvaten van de vaarwegen.

Opvallend is dat de binnenvaartambassadeur in hoofdstuk IV.2.2. wel het volgende schrijft over de rol van de overheid:

“De binnenvaart heeft ondersteuning nodig om haar potentieel te benutten. Er ligt een overheidstaak om de (institutionele) randvoorwaarden te scheppen voor het functioneren van markten.

Structuurversterking van de sector is onmisbaar wil de binnenvaart haar rol in de keten versterken en zodoende bijdragen aan mobiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid. De overheid dient daarom een faciliterende rol te spelen in de structuurversterking van de binnenvaart.”

Gezien het feit dat de overheid tot nu toe voor zichzelf geen rol zag toebedeeld zien we hierin een **voorstel tot wijziging van beleid**, waarbij de overheid niet langer langs de zijlijn blijft staan toekijken naar een markt “die zijn werk moet doen”. Het lijkt ook aan te sluiten op het voortschrijdend inzicht van de SER waarbij men, concluderend dat deze vrije markt onwenselijke neveneffecten met zich meebrengt, aanbeveelt dat ZZP-ers wel degelijk prijsafspraken met elkaar zouden moeten mogen maken. Omdat de marktmacht voor een ZZP-er te beperkt is in de huidige situatie om zich staande te kunnen houden.

Negatief is de ASV over het feit: Dat de heer Verberk geheel voorbij gaat aan de bijzonder kenmerken van de binnenvaart t.o.v. andere economische activiteiten en daardoor ook totaal niet in gaat op de spanning tussen de noodzakelijke reservecapaciteit (noodzakelijk bij de binnenvaart om vervoerszekerheid te kunnen bieden) en de hieruit snel voorkomende overcapaciteit. Dit heeft de ASV bij het gesprek met de binnenvaartambassadeur wel degelijk aan de orde gesteld

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

Bovendien wordt er volgens de ASV **veel te veel positiefs verwacht van de samenwerkingsverbanden**

De ASV bestrijdt dat de binnenvaart zijn milieu voordeel aan het verliezen zou zijn. Dit is volgens de ASV onzin en komt alleen door goede lobby's van transport en logistiek Nederland en de EVO contraire de BVB lobby die kennelijk zijn werk niet voldoende gedaan heeft.

Reactie op de analyse

Crisis in de binnenvaart

De heer Verberk schrijft: De binnenvaart werd in 2008 getroffen door de wereldwijde crisis. De crisis heeft grote impact op de sector. De binnenvaart teerde fors in op reserves en banken verleenden uitstel van betaling”(hypotheekaflossingen en soms rentebetalingen) voor schippers die de lasten niet meer op konden brengen.”

Dit is wel een heel simpele voorstelling van zaken. **De rol die de overheid en banken hebben hierin wordt volledig buiten beschouwing gelaten.** Het stimuleren tot nieuwbouw door garanties te verstrekken door de overheid maar ook de subsidies verstrekt aan natuurlijke concurrenten zoals het spoor (Betuwelijn) naast de rol van de banken die weigeren kleinere/ oudere schepen te financieren maar wel stimuleren om vooral te investeren in groot en nieuw, hebben mede een onevenwichtige markt veroorzaakt. Door dit niet te benoemen wordt dit ook niet meegenomen om te leren voor de toekomst noch om nu ook de partijen die hier verantwoordelijk voor zijn hun verantwoordelijkheid te laten nemen. We zien dan ook in dit rapport nergens een voorstel waarin ofwel de staat ofwel de banken een deel van hun verantwoordelijkheid op zich nemen. Er wordt alleen gereageerd op de schipper die kennelijk alleen verantwoordelijk is voor de huidige situatie. Er wordt gerefereerd aan het feit dat de banken vrijwillig de schippers tegemoet zullen komen om hen niet failliet te laten gaan. Daarmee wordt de schipper een speelbal van de willekeur van een bank(employee), dat is geen beleid neerzetten, dat zijn holle frasen waar een schipper weinig mee kan bij zijn bank..

Herstel?

Als de heer Verberk schrijft: “Met betrekking tot het ladingaanbod dient zich ondertussen herstel aan,” wil de ASV erop wijzen dat de cijfers daaromtrent bijzonder vaag zijn. De CCR doet aan marktobservatie maar een belangrijke vervoersstroom zoals de granen wordt niet meegenomen in de marktobservatie, van wat er in Frankrijk gebeurt qua ontwikkeling tasten we in het duister. Bovendien zal de overslag in de havens toenemen (ten opzichte van het jaar ervoor) maar inmiddels blijft er nog steeds capaciteit bijkomen, dus aan de verhoudingen verandert er niet veel. Daarnaast spreken ook de economen elkaar tegen over de toekomstverwachtingen, dus **die zekerheid ziet de ASV niet.** Bovendien zie je dat ook hier het kijken naar Nederland in plaats van naar een groter geheel ons parten speelt. Bijvoorbeeld het bouwen van de 2^e Maasvlakte zou meer werk opleveren. Maar waar komt dat werk vandaan? Als het van een andere Europese haven vandaan komt, bijvoorbeeld Antwerpen dan wint de individuele schipper daar niets mee.

Geen voorstellen

Waar de heer Verberk gelijk in heeft is dat de uitbreiding van de vloot het herstel bemoeilijkt en dat er (dus) onzekerheid is over het tempo van het herstel en de prijzen (nog) niet meekomen. Echter, het blijft bij deze constatering er zijn geen voorstellen om dit te doorbreken.

Wat we nu merken is dat juist door die lage prijzen schepen nog meer varen dan voorheen waardoor er in plaats van een (eventuele) capaciteitsbeperking een capaciteitstoename is. En daarmee komen we bij de voor ons logische gevolgtrekking Volgens de ASV kan dit alleen doorbroken worden door het afdwingen van **bodemtarieven**. Wij horen constant dat het niet kan, toch denken wij dat het niet **anders** kan. Dit doorbreekt deze negatieve spiraal

Niets mag

Vervolgens stelt de heer Verberk dat welke maatregel we ook zouden willen (capaciteitsbeperkend of prijsverhogend) **niets mag**. Dit, omdat de heer Verberk denkt vanuit het huidige vrije marktdenken. Maar de ASV wil erop wijzen dat dit vrije marktdenken (marktisme noemen sommige wetenschappers het al) **op verschillende fronten ter discussie** staat. Waarom daar geen vraagtekens bij gezet?

Ernstige marktverstoring

Wat ons verbaast is dat de heer Verberk weigert te erkennen dat deze bedrijfstak toch met bijzondere omstandigheden geconfronteerd wordt, en dat terwijl er in het verleden al lang bewezen en erkend is dat deze bedrijfstak geen zelfregulerend vermogen heeft zoals in andere bedrijfstakken wel zo is want de heer Verberk schrijft: "Een beperkt aantal schippers zal failliet gaan door slecht management en overfinanciering; dit is te verwachten in een economische crisis, en komt in alle bedrijfstakken voor. Van een negatieve economische spiraal en marktverstoring zal naar verwachting geen sprake zijn." Terwijl in alle gesprekken toch wel duidelijk geworden zal zijn dat deze (grote, nieuwe) schepen blijven bestaan. De enige schepen die van de markt aan het verdwijnen zijn, zijn de kleine schepen maar daar is nu al een tekort aan, die kunnen nu al geen vervoerszekerheid meer bieden. Toch blijven ook daar de prijzen relatief laag simpelweg door het effect van de lage prijzen bij de grotere schepen. Tijdens de raadgevende conferentie van de CCR in Straatsburg, 12 oktober 2010 gehouden waren de ESO en EBU (die vertegenwoordigen toch het Europese bedrijfsleven) toch eensluidend in hun stelling dat er wel **degelijk sprake was van een ernstige marktverstoring**. Hoe kan het dat dit geheel voorbijgegaan is aan de heer Verberk?

Begrijpelijkerwijs **wijzen wij dan dus ook het advies van de hand dat bestaat uit geen advies**.

Zoals de heer Verberk zegt: Daarom beveel ik geen crisisarrangementen aan. Kort gezegd: het mag niet, men wil niet, en het is niet nodig." De ASV zegt: als men het wil, dan kan het en nodig is het zeker.

LANGE TERMIJN Analyse

vooruitzichten

" De vooruitzichten voor de binnenvaart voor de lange termijn zijn **zeer positief** door de capaciteit van de vaarwegen, de duurzaamheid van de binnenvaart en de groei in ladingstromen. Door (politieke) inzet op duurzaamheid en het gebrek aan capaciteit bij andere modaliteiten zal het modal shift aandeel van de binnenvaart naar verwachting toenemen. " Stelt de heer Verberk

Dit vinden wij maar een heel onzekere aanname. In het verleden hebben wij deze teksten al zo vaak gehoord, maar wij zien in de keuzes van de politiek, noch op Nederlands niveau, noch op Europees niveau een werkelijke keuze voor de binnenvaart. Integendeel zouden wij willen zeggen. De tekst is ook tegenstrijdig in zichzelf. Als men inderdaad zo bewust is van het milieu dan vloeit daar zeker niet uit voort dat de ladingstromen gaan toenemen, integendeel. Misschien gaan beleidsmakers wel zorgvuldiger om met (onnodige) verplaatsingen van materiaal.. Een recent voorbeeld: de heer Slob van de Christenunie wil maar liefst 500.000, - euro uittrekken voor de komende 2 jaar zodat er geïnvesteerd kan worden in 2011 in de noodzakelijke structuurversterking, samenwerking en innovatie. Zo kan er een prijsindex worden ontwikkeld voor vergroting van de markttransparantie, onderwijs en scholing worden verbeterd en knelpunten in het containerachterlandvervoer worden

opgelost. En dat allemaal voor 500.000, - euro. Hiermee wordt wel duidelijk hoeveel (hoe weinig) de politiek wil investeren in de binnenvaart. De heer Slob wijst er overigens heel terecht op dat de rijksbijdrage aan de binnenvaart van nu 5.000.000, - naar 1.000.000, - gaat per 2015, terwijl voor andere vervoersmodaliteiten meerder miljoenen beschikbaar blijven, voor de luchtvaart zelfs 33 miljoen. Dat ziet er niet bepaald uit als een stimulans voor de binnenvaart. En dan zien we nog (bezuinigings)voorstellen om een heel groot deel van de vaarwegen af te schaffen als vaarweg voor beroepsgoederenvervoer, het IJ vol te bouwen met ludieke eilandjes en dergelijke. Allemaal weinig hoopgevend. Ook op dit moment hoort de ASV de beleidsmakers toch vooral over meer wegen en spreekt men bij de kick-off van Barosso 2 in het geheel niet over de binnenvaart. Daar denkt men het milieu te dienen door het inzetten van grotere vrachtwagens (!).

De ASV wil een beleid dat meer stabiliteit geeft in de markt, dat zien wij met dit soort aannames niet gebeuren. Het klinkt als...het zal vanzelf wel goed komen. Daar hebben we geen binnenvaartambassadeur voor nodig! .

Gebrek aan professionaliteit

De binnenvaartsector weet zijn potentieel echter slecht te benutten door een gebrek aan professionaliteit en onvoldoende samenwerking, zowel tussen schippers onderling als tussen de brancheorganisaties." Wijst de binnenvaartambassadeur de sector terecht.. Maar wat er wordt bedoeld met dat gebrek aan professionaliteit wordt in het hele rapport onvoldoende duidelijk gemaakt. Wat is nu precies het probleem en wat zouden de schippers moeten veranderen om ervoor te zorgen dat bevrachters en verladers opeens wel meer euro's per ton willen gaan betalen? Behalve iets algemeen over (gebrek aan) opleiding waar de ASV later nog op terugkomt zien wij het volgende staan: "De binnenvaart maakt haar positie in de logistieke keten niet afdoende waar. Individuele schippers weten zich niet te onderscheiden in de markt en bouwen onvoldoende een stabiele relatie met bevrachters of verladers op". Hierbij sluit de ASV zich aan bij de opmerkingen van de SP: wat nou onderscheiden! Iedereen weet dat het de bevrachters en de verladers alleen maar om een zo'n laag mogelijke prijs gaat. Aan dit soort algemene 'beschuldigingen' hebben wij niets. Het werkt alleen als een afleidingsmanoeuvre, het is de eigen schuld van de schipper zegt de heer Verberk, en daar kunnen de schippers het mee doen.

Samenwerken

En als de heer Verberk spreekt over de "grote versnippering in de branchevertegenwoordiging." Dan spreekt hij daarbij een negatief oordeel daarover uit. Maar is dit niet gewoon een weergave van de Nederlandse samenleving? Er zijn organisaties die los van de brancheorganisaties overkoepelend zouden moeten werken waarbij die versnippering geen enkel probleem is. De ASV denkt aan de BVB die toch speciaal opgericht is om de belangen in deze zin (werk aantrekken en bewust maken van de pro's van de binnenvaart) zouden behoren te behartigen, nota bene financieel gesteund door de staat. De vraag van de ASV zou zijn: Wat doet die organisatie nu werkelijk met de middelen die deze organisatie ter beschikking staan en waarom lukt het deze overkoepelende organisatie niet (voldoende) te doen waar ze voor opgericht is?

Ook hier proeft de ASV weer een afleidingsmanoeuvre, het is de eigen schuld van de schipper zegt de heer Verberk, en daar kunnen de schippers het mee doen. Echter, nergens onderbouwt de heer Verberk zijn 'oplossing' dat door middel van het ontstaan van een grote organisatie de situatie voor de schippers nu beter zou zijn. Ook in een land waar dit wel zo is (Frankrijk) zien we niet dat daardoor de crisis daar minder hard aan komt. Ondertussen zien we al hoe de verschillende organisaties hun best gaan doen die grote overkoepelende organisatie te worden, vacatures lijken al ingevuld te zijn, de ruzies over de posities zijn al weer in gang gezet.. En dat terwijl we dit voorbeeld al gezien hebben als we (alweer) even iets verder kijken dan onze eigen landsgrenzen. In Frankrijk zijn vele bonden, afgedwongen door de Franse staat, opgegaan in één bond: het CNBA. Dit CNBA moet alle schippers vertegenwoordigen. Wat is het resultaat? De belangen liggen zo ver uiteen dat deze bond zelden een specifieke stelling in kan nemen binnen de ESO. Wat gebeurt er nu? Er worden nieuwe bonden opgericht (La Glissoire) om de belangen van schippers die zich niet vertegenwoordigt voelen te behartigen. Conclusie: In plaats van nu weer allemaal tijd en energie te steken in die overkoepelende bond zouden we, los van welke bond dan ook, een systeem moeten opzetten waarbij er wat rust op het front komt. Dat is ook waarom de ASV een brief heeft gestuurd met een voorstel om zo'n systeem te laten werken. En de ASV zegt het maar bij voorbaat: mag, niet, kan niet is veel gehoord, maar bij een crisis is veel mogelijk. De vraag is willen we het? Het lijkt ons beter dan wat we nu weer zien: er is alweer een machtsstrijd ontstaan binnen de Nederlandse bonden over wie de kar mag trekken en met

wie en dat betekent dat we weer met andere dingen bezig zijn dan we zouden moeten. Dit verdeelt de binnenvaartsector alleen maar nog meer.

Conclusie:

Dat de heer Verberk stelt dat een structuurversterking van de binnenvaartsector essentieel is en de sector ook weerbaarder maakt bij toekomstige crises onderschrijft de ASV. Maar de ASV ziet die structuurversterking niet tot stand komen door het vormen van een grote bond maar wil een structuurversterking door aanpassing van het huidige vraag- en aanbodsysteem (zie voorstel eerder verstuurd door de ASV).

Zienswijze van de ASV over de voorgestelde actiepunten

Dit advies omvat tien actiepunten voor de structuurversterking die in samenhang moeten worden geïmplementeerd:

1. Een overkoepeld actiepunt is dat de sector **professioneler** moet worden en daarmee ook **minder opportunistisch**, wat een cultuuromslag vergt;

Wat er wordt bedoeld met dat gebrek aan professionaliteit wordt in het hele rapport onvoldoende duidelijk gemaakt. Wat is nu precies het probleem en wat zouden de schippers moeten veranderen om ervoor te zorgen dat bevrachters en verladers opeens wel meer euro's per ton willen gaan betalen? Behalve iets algemeen over (gebrek aan) opleiding waar de ASV later nog op terugkomt zien wij het volgende staan: "De binnenvaart maakt haar positie in de logistieke keten niet afdoende waar. Individuele schippers weten zich niet te onderscheiden in de markt en bouwen onvoldoende een stabiele relatie met bevrachters of verladers op". Hierbij sluit de ASV zich aan bij de opmerkingen van de SP: wat nou onderscheiden! **Iedereen weet dat het de bevrachters en de verladers alleen maar om een zo'n laag mogelijke prijs gaat.** Aan dit soort algemene 'beschuldigingen' hebben wij niets. Het werkt alleen als een afleidingsmanoeuvre, het is de eigen schuld van de schipper zegt de heer Verberk, en daar kunnen de schippers het mee doen.

De ASV wil erop wijzen dat deze (**opportunistische**) **wijze van werken waar de heer Verberk over spreekt opgelegd is door de staat door het afschaffen van de evenredige vrachtverdeling.** Niet voor niets is er ooit een beurs met evenredige vrachtverdeling ontstaan. En niet voor niets hebben schippers heel hard gevochten om dat systeem te behouden (zie aan het eind van dit stuk voor achtergrondinformatie) . Dat was omdat men in de binnenvaart precies hetzelfde is als overal in deze maatschappij. Als het water je aan de lippen staat en je krijgt een reis aangeboden dan neem je die aan, zelfs als het onder kostprijstarief is. Maar zoals bekend verondersteld mag worden (doordat de schepen niet afzinken bij faillissementen) is er geen zelfregulerend vermogen in de binnenvaart. Sterker, de banken dwingen schippers te blijven varen, ook beneden kostprijstarief. Bovendien zorgt de staat er voor dat vervoer over spoor de zaak nog eens extra beconcurrert. Die evenredige vrachtverdeling is ontstaan vanuit een noodzaak en het is overduidelijk dat zodra de markt verslechtert de binnenvaart onmiddellijk geconfronteerd wordt met een voor henzelf onoplosbaar probleem als er niets mag wijzigen in het marktdenken. Overigens....in dit geval zouden we zelfs kunnen zeggen: de pot verwijt de ketel. Want lijkt het niet opportunistisch dat in dit rapport Staat en banken zo buiten schot blijven, en schippers zo geschoffeerd?

2. Idealiter verenigen alle brancheverenigingen zich in **één nieuwe, krachtige brancheorganisatie** met veel leden; dit is nu niet realistisch en niet effectief. Als tussenstap wordt één uitvoeringsorganisatie opgericht waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren;

Wie kan er tegen meer samenwerking zijn? Maar nergens onderbouwt de heer Verberk zijn 'oplossing' dat door middel van een het ontstaan van één grote organisatie de situatie voor de schippers nu beter zou zijn. Ook in een land waar dit wel zo is (Frankrijk) zien we niet dat daardoor de crisis daar minder hard aan komt. Ondertussen zien we al hoe de verschillende organisaties hun best gaan doen die grote overkoepelende organisatie te worden, vacatures lijken al ingevuld te zijn, de ruzies over de posities zijn al weer in gang gezet. En dat terwijl we dit voorbeeld al gezien hebben als we (alweer) even iets verder kijken dan onze eigen landsgrenzen. In Frankrijk zijn vele bonden, afgedwongen door de Franse staat, opgegaan in één bond: het CNBA. Dit CNBA moet alle schippers vertegenwoordigen.

Wat is het resultaat? De belangen liggen zo ver uiteen dat deze bond zelden een specifieke stelling in kan nemen binnen de ESO. Wat gebeurt er nu? Er worden nieuwe bonden opgericht (La Glissoire) om de belangen van schippers die zich niet vertegenwoordigd voelen te behartigen. Conclusie: In plaats van nu weer allemaal tijd en energie te steken in die overkoepelende bond zouden we, los van welke bond dan ook, een systeem moeten opzetten waarbij er wat rust op het front komt. Dat is ook waarom de ASV een brief heeft gestuurd met een voorstel om zo'n systeem te laten werken. En de ASV zegt het maar bij voorbaat: mag, niet, kan niet is veel gehoord, maar bij een crisis is veel mogelijk. De vraag is: willen we het? Het lijkt ons beter dan wat we nu weer zien: er is alweer een machtsstrijd ontstaan binnen de Nederlandse bonden over wie de kar mag trekken en wie er mee mag doen. Dat betekent dat we weer met andere dingen bezig zijn dan we zouden moeten. Dit verdeelt de binnenvaartsector alleen maar nog meer.

De ASV ziet zijn voorstel tot het oprichten van Transitiecomité Binnenvaart. Dat moet één uitvoeringsorganisatie worden waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren (de kleinere brancheorganisaties worden sowieso buiten spel gezet), dit houdt het **grote gevaar in dat we kennen van een productschap; het is ondemocratisch en is gespitst op het binnenvaartvervoer en niet op diegenen die het uitvoeren.**

Conclusie:

Dat de heer Verberk stelt dat een structuurversterking van de binnenvaartsector essentieel is en de sector ook weerbaarder maakt bij toekomstige crises onderschrijft de ASV. Maar de ASV ziet die structuurversterking niet tot stand komen door het vormen van één grote bond maar wil een **structuurversterking door aanpassing van het huidige vraag- en aanbodstelsel (zie voorstel eerder verstuurd door de ASV).**

3. De **markttransparantie** wordt vergroot door de ontwikkeling van een prijsindex;

Markttransparantie is ons schippers al beloofd bij het afschaffen van de evenredige vrachtverdeling. En markttransparantie is heel wat meer dan een ontwikkeling van een prijsindex. **Markttransparantie betekent dat alle partijen inzicht hebben in wat er op dat moment op de markt gebeurt.** Wat is het aanbod, wat de vraag en wie is er beschikbaar voor wat. Dit is een systeem wat goed op te zetten is en op beperkte gebieden ook zo gewerkt heeft (het CIS in Frankrijk, op vrijwillige basis). Dat geeft de schipper meer marktmacht omdat hij ook inzicht krijgt in de markt. Nu heeft de bevrachter de kennis en dus de macht. Die prijsindex zet geen zoden aan de dijk en vindt de ASV dan ook onvoldoende.

4. Er worden **samenwerkingsverbanden** opgezet met een werkbare governance, verladers worden overgehaald lange termijncontracten te sluiten en er worden "best practices" uitgewerkt (modelstatuten, economische modellen et cetera);

Wij lezen dat samenwerking van zowel verladers en vervoerders en de overheid de oplossing moet bieden om de binnenvaart uit de crisis te helpen. De bedoeling van meer samenwerking is niet alleen maar samenwerkingsverbanden (dus tussen schippers onderling) maar een bredere opzet volgens de heer Verberk en dat biedt perspectieven. Echter, zoals de samenwerkingsverbanden tot nu toe werken, werken ze enkel **prijsverlagend**, omdat zij uiteindelijk een zelfde rol gaan spelen als bevrachters doen. Zij moeten tenslotte werk binnenhalen (contracten) en hoe doe je dat anders dan een scherpe(re) prijs te bieden? De prijs die dus uiteindelijk op het bordje van de schipper terecht komt. **Zonder randvoorwaarden (bodemtarieven, toerbeurt) heeft dit stimuleren geen zin.** (zie de bijlage van de ASV als officiële reactie op het rapport)

5. Er vinden een **goede lobby en gerichte investeringen** plaats om de duurzaamheid van de binnenvaart te promoten en te verzekeren;

Die lobby valt niet mee als de **politiek de eigen verantwoordelijkheid niet neemt.** Vooral niet als de politiek de ene vervoersmodaliteit zelf zo bevoordeelt boven de andere met subsidies (zie boven). Hierbij zou Nederland het voortouw moeten nemen om nu eindelijk eens **in Europees verband een goed en evenwichtig vervoersbeleid neer te zetten.**

6. Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van **nieuwe logistieke concepten**, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan het verbeteren van planningssystemen, waardoor **de betrouwbaarheid van de binnenvaart wordt geborgd**;

De betrouwbaarheid van de binnenvaart is extreem goed. Just in time is mogelijk. Je mag schepen dagen laten liggen wachten zonder er iets voor te hoeven betalen. Het gaat eerder om de planningen op de (wal)kantoren waar iets fout gaat of om onvoorziene omstandigheden zoals sluizen die (door achterstallig onderhoud!!) niet goed functioneren.

7. Op **onderwijs en scholing** vindt een continue beleidsinzet plaats. Concrete knelpunten worden in samenwerking tussen partijen weggewerkt;

'Schipper hebben ondernemerskennis nodig', stelt binnenvaartambassadeur Arie Verberk in zijn advies aan minister Schultz Van Haegen-Maas (Infrastructuur en Milieu). Hij pleit in zijn aanbevelingen voor een continue beleidsinzet op onderwijs en scholing. Voor ontwikkeling van de sector als geheel is scholing van essentieel belang, benadrukt Verberk. De scholing voor varende is in zijn ogen verkeerd gericht en te beperkt. 'De binnenvaart heeft geen onderwijstraditie. Schippers zijn gericht op het varen, minder op hun eigenlijke beroep logistieke dienstverlening. Bij veel schippers is de houding dat je het vak op het water leert. Andere vaardigheden, zoals bedrijfseconomische en commerciële vaardigheden, zijn daarom onvoldoende aanwezig bij veel schippers.'

Voorop staat dat scholing altijd goed is, en de ASV ook niet voor niets al jarenlang pleit (zie de achterkant van het ASV boekje) voor goede lagere- en beroepsopleidingen. Maar als het gaat om een langere termijnoplossing om deze economische problemen te voorkomen dan ziet de ASV dat niet gestaafd door voorbeelden. De ASV wil erop wijzen dat jaren geleden het verplicht was je middenstandspapieren te hebben alvorens je een bedrijf mocht starten. Dat heeft Nederland (onder druk van landen zoals Duitsland) losgelaten voor bijna alle sectoren. Echter, **de binnenvaartsector heeft nog steeds ondernemerspapieren nodig**. Dus het lijkt de ASV vreemd dat dat nu de sector zou zijn die wat dit betreft zo slecht opgeleid is. **Bovendien zijn juist de ondernemers die nu dik in de problemen zitten het hoogst opgeleid**. Veelal jonge ondernemers die hun opleiding inclusief ondernemerspapieren recentelijk afgerond hebben. Het zijn veelal niet de eigenaren van oudere, kleinere schepen die ondoordachte risico's hebben genomen. Er wordt hier voorbij gegaan aan het feit dat je wel kunt berekenen dat een reis 'niet uit kan' maar dat, als je **geen marktmacht** hebt, je met je rug tegen de muur staat. Overigens vragen wij ons af; hoe zit het dan met de scholing van de banken en van de Staat die toch zeker een grote rol hebben gespeeld in dit geheel.

Bovendien vindt de heer Verberk dat schippers eigenlijk "logistieke dienstverleners" zouden (moeten) zijn. Hier schopt hij toch wel tegen zere schenen. **Hoeveel meer dienstverlener kun je zijn** als de bevrachter en klant precies kunnen zeggen hoe ze het hebben willen en de schipper dat uitvoert? Moment van laden, moment van lossen en randvoorwaarden, alles kan vastgesteld worden door de klant. Midden in de nacht, bij storm, sneeuw en ijs verleent de schipper zijn dienst tegen onvoorstelbaar slechte voorwaarden.

8. De binnenvaart vervult een actieve rol in het wegnemen van knelpunten in het containerachterlandvervoer.

Er vindt vergaande coördinatie plaats tussen alle relevante partijen om het achterlandvervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen;

Geen opmerkingen van de ASV. Dit zal ongetwijfeld zijn nut hebben.

9. De focus bij het nader bekijken van de **toekomst van het kleine schip** moet liggen op de bedrijfsvoering van kleine schepen, waarbij centraal staat dat kleine schepen een renderende exploitatie moeten kunnen voeren;

Hierbij sluit de ASV zich aan bij de opmerkingen die de SP al gemaakt heeft: **"dat betekent niet veel"**

goeds en dat klinkt alsof wederom de schipper van de kleine schepen wordt vergeten” De ASV pleit met de SP ervoor dat er speciale aandacht moet komen voor de schippers van deze schepen, want naast de menselijke tragedies die moeten worden voorkomen, zijn zij ook de essentiële schakel in de keten van een goede en fijn vertakte binnenvaart. Overigens ligt er een rapport “ kleine schepen” al uit 2008 waaruit overduidelijk blijkt dat ook toen al, in de zogenaamde goede tijd, kleine schepen niet rendabel konden varen. Dat heeft ook veel te maken met verplichte investeringen waar groot en klein aan moeten voldoen, maar wat door kleine schepen nauwelijks terug te verdienen is. De vraag aan de politiek is: wil zij ervoor zorgen dat die kleine schepen kunnen blijven bestaan en niet vervangen worden door 70.000 vrachtwagens? En wat heeft de politiek daarvoor over? Denkend aan onderhoud van de haarvaten en bereikbaarheid van de bedrijven liggend aan die haarvaten (Haastrecht, Middenmeer, Slootdorp, Doetinchem etc.) of afhankelijk van aanvoer vanuit die haarvaten (Frankrijk) .

10. Wijzigingsvoorstellen van **regelgeving vanuit de CCR** worden vergezeld van een duidelijke onderbouwing en impactanalyse.

De ASV is verheugd dat de heer Verberk de nut en noodzaak van de CCR regelgeving meer wil laten voorzien van onderbouwing en de impactanalyse. Echter, hierbij sluiten we aan bij de SP, dit zou wel nader uitgewerkt mogen worden. **Welke rol kan Nederland hierin spelen?** En wat gebeurt er met de regelgeving die met terugwerkende kracht voor bestaande schepen van toepassing wordt verklaard?

Wij zien in dit schrijven onvoldoende actie om de bestaande schepen te behoeden voor verdwijnen van de markt door deze regelgeving met terugwerkende kracht. Inmiddels is er in Nederland een onderzoek gestart om te kijken hoe groot dit probleem nu werkelijk is. Ook in Duitsland wordt men bijzonder ongerust,. Zo is op het binnenvaartcongres van 28 oktober jl gewaarschuwd voor het feit dat de schepen de 2 miljard (!) die nodig is om tot 2020 aan de eisen te voldoen niet op kunnen brengen. Ook hier weer het advies: kijk grensoverschrijdend naar de gevolgen en de eventuele oplossingen! Dit kunnen de schippers zelf niet doen.

Wat betreft vraag 3: in welke mate is de ASV bereid de voorstellen op te pakken kan men dat opmaken uit voorgaande reacties.

Nb. Even wat geschiedenis,

Eigen vervoer:

Ten tijde van de gilden, toen de schippers handelaar waren en hun goederen in eigendom aan de man brachten waar dat het meeste opbracht was er een vrije markt.

De schippers hebben die bij wijze van spreken uitgevonden.

Beroepsvervoer:

Toen de samenleving veranderde en grootschaliger werd heeft de schipper nillens willens moeten omschakelen naar de status van beroepsvervoerder. Toen bleek de vrije markt opeens niet meer zo effectief.

Verladers wensten geen sterke bedrijfstak, ze wilden zelf de prijs bepalen en dat is nog altijd zo. Al snel kwam toen aan de orde dat er samengewerkt moest worden en dat resulteerde na vreselijk veel gedoe en geharrewar in een grote organisatie.

De Algemeene Schippers Bond waar alle toenmalige geledingen bij waren aangesloten. Deze grote organisatie kreeg al snel de nodige marktmacht en werd dus een bedreiging voor industrie en verlader.

De oplossing was tweeledig.

Ten eerste werd van buiten af van alles in het werk gesteld om de schippers weer uit elkaar te spelen, zowel het economisch aspect, groot of klein als de religie werden ingezet, gelovig tegen ongelovig en zelfs de gelovigen onderling hadden op den duur allemaal een eigen bondje.

Daarnaast gingen de grote industrieën eigen rederijen oprichten naar het oorbeeld van het eigen vervoer van de gilden van weleer.

De gevolgen waren zodanig desastreus dat er uit de nood geboren een Evenredige Vrachtverdeling werd opgezet voor het binnenlands vervoer en voor de Rijnvaart een Samenwerkingsverband met

verplichte deelname. Op de rijn was het na 1945 al snel afgelopen. Ten tijde van de wederopbouw, toen er voldoende vervoer was.

Maar in het binnenland bleef de EV langer in stand.

Hoe die werd afgeschaft weet de huidige generatie nog alles van.

In 1975 lukte het niet, in 1993 met hulp van de EU wel.

Nu echter zit weer zowel de Rijnvaart als het binnenlands vervoer nog uitgebreid met het noord-zuid vervoer in dezelfde positie als in de jaren dertig.

Een grote organisatie zal niet helpen.

Ons Recht-Notre Droit in België, Noord-Zuid in Nederland uitgebreid met de Deutsche Selbständigen en de Franse schippersorganisaties in de ESO.

Toch echt wel een groot samenwerkingsverband heeft niet kunnen verhinderen dat de ontstane marktmacht van de particuliere binnenvaart door verlader en overheid tot het huidige niveau van nul is gereduceerd.

Zoals steeds maar weer naar voor gebracht, zolang de overheid het thans ingenomen standpunt van de vrije markt voor het beroepsvervoer over water niet wenst te wijzigen zal alle moeite voor niets zijn, ondanks de mooie woorden van een binnenvaartambassadeur.

We hebben het allemaal al langs zien komen.

met dank aan Niek Deen

Reactie op rapport binnenvaartambassadeur

Aan: het Ministerie van Infrastructuur en Milieu
(*directoraten-generaal Mobiliteit, Luchtvaart en Maritieme Zaken, en Water*)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Rotterdam, 8 november 2010

Betreft: rapport binnenvaartambassadeur, de heer Verberk

Aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu, minister mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, de staatssecretaris, de heer Atsma, en de vaste kamercommissie van Verkeer en Waterstaat

Geachte dames en heren,

Eindelijk is het lang verwachte rapport over de voorstellen tot het oplossen van de crisis in de binnenvaart door de binnenvaartambassadeur verschenen.

Deze binnenvaartambassadeur werd aangesteld nadat de minister van Verkeer en Waterstaat daartoe in maart (!) 2010 had besloten.

De directe aanleiding was de situatie die was ontstaan nadat het oplegplan van het Crisisberaad Binnenvaart, was afgewezen. De taak van de binnenvaartambassadeur, de heer Verberk bestond er kortweg uit met voorstellen te komen om de binnenvaart uit het dal te trekken op korte termijn, en voor langere termijn met voorstellen te komen die deze situatie in de toekomst kunnen voorkomen.

Samenwerken

Ambassadeur Verberk bleef nogal lang weg met de presentatie van zijn rapport.

Dat had kennelijk alles te maken met de langdurige kabinetsformatie.

Inmiddels heeft de presentatie plaatsgevonden en lezen wij dat samenwerking van zowel verladers en vervoerders en de overheid de oplossing moet bieden.

De bedoeling van meer samenwerking is niet alleen maar samenwerkingsverbanden maar een bredere opzet volgens de heer Verberk en dat biedt perspectieven.

Aan de andere kant zien wij zijn voorstel tot het oprichten van Transitiecomité Binnenvaart. Dat moet één uitvoeringsorganisatie worden waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren (de kleinere brancheorganisaties worden sowieso buiten spel gezet), dit houdt het grote gevaar in dat we kennen van een productschap; het is ondemocratisch en is gespitst op het binnenvaartvervoer en niet op diegenen die het uitvoeren.

Oplossingen op korte termijn

Hoewel de Ambassadeur heel wat behartigenswaardige aanbevelingen en wijze raad voor de langere termijn geeft zien wij nauwelijks oplossingen voor de crisis op korte termijn in dit rapport.

Wel lezen wij de verwachting dat het vervoer over water in de toekomst zal toenemen.

Prognoses zijn mooi, maar bieden geen enkele zekerheid en zijn te vergelijken met het weerbericht, dat heet dan ook niet voor niets weersverwachting.

Opvallend is wel een voorzichtig kritisch geluid in de richting van de CCR

De rol van de overheid

Hoewel de rol van de overheid in het rapport nauwelijks aan bod komt wordt de overheid wel genoemd als verantwoordelijk voor infrastructuur en havens en terminals, met speciale aandacht voor het bevaarbaar houden van de haarvaten van de vaarwegen.

Opvallend is dat de binnenvaartambassadeur in hoofdstuk IV.2.2. wel het volgende schrijft over de rol van de overheid:

“De binnenvaart heeft ondersteuning nodig om haar potentieel te benutten. Er ligt een overheidstaak om de (institutionele) randvoorwaarden te scheppen voor het functioneren van markten. Structuurversterking van de sector is onmisbaar wil de binnenvaart haar rol in de keten versterken en

zodoende bijdragen aan mobiliteit, duurzaamheid en bereikbaarheid. De overheid dient daarom een faciliterende rol te spelen in de structuurversterking van de binnenvaart.”

Gezien het feit dat de overheid tot nu toe voor zichzelf geen rol zag toebedeeld zien we hierin een voorstel tot wijziging van beleid, waarbij de overheid niet langer langs de zijlijn blijft staan toekijken naar een markt “die zijn werk moet doen” . Het lijkt ook aan te sluiten op het voortschrijdend inzicht van de SER waarbij men, concluderend dat deze vrije markt onwenselijke neveneffecten met zich meebrengt, aanbeveelt dat ZZP-ers wel degelijk prijsafspraken met elkaar zouden moeten mogen maken. Omdat de marktmacht voor een ZZP-er te beperkt is in de huidige situatie om zich staande te kunnen houden.

aanbevelingen

Het rapport gelezen hebbende doen wij hier onze aanbevelingen om wel op korte termijn de problemen in de binnenvaart enigszins aan te pakken.

De huidige opleving is vast geen blijvertje maar een elk jaar weerkerend fenomeen in de herfstmaanden met een lage rivier en de behoefte van de industrie tot voorraadvorming als voorzorg voor de winter.

Onze aanbevelingen:

1

Verladers bundelen voor zover mogelijk hun vervoersaanbod en geven inzicht in de op korte termijn verwachte ten vervoer aan te bieden tonnage.

2

Vervoerders bundelen hun capaciteit in meerdere verbanden, toegesneden op vlootsamenstelling, specialisatie, actieradius of anderszins, en geven inzicht in de geografische beschikbaarheid van ledige scheepsruimte.

3

Verladers en vervoerders starten samen een scheepsvrachtencommissie met een ambtelijk secretariaat waar per vervoer een minimum tarief wordt overeengekomen en korte termijnprognoses worden geformuleerd.

4

De overheid garandeert de goede werking van de infrastructuur van dit platform en de volledigheid van de informatie en verklaart voornoemde tarieven algemeen bindend en controleert de naleving daarvan.

Men zou het kunnen zien als een mini SER, waar zakelijke overeenkomsten tussen partijen worden overeengekomen en gesanctioneerd.

Het gaat hier uitdrukkelijk niet om de kostprijs maar om een minimumtarief wat in economisch slechte tijden, als crisismaatregel, een goed deel van de binnenvaart een overlevingskans biedt. In economisch gezonde en zeker in goede tijden zal op dit tarief nooit een beroep worden gedaan, dan doet de markt haar werk.

De uiteindelijke kostenverhoging in genoemde slechte tijden zal voor de consument te verwaarlozen zijn. Zelfs een voor binnenvaartbegrippen exorbitante vrachtverhoging van tien Euro per ton resulteert, indien doorberekend, voor de consument slechts in een prijsverhoging van een cent per kilogram. Zover zal het nooit komen en de NMa kan haar aandacht op belangrijker dingen richten.

In de praktijk:

Niet noodzakelijk zal voor alle vervoer tegelijkertijd een beroep op deze maatregel worden gedaan en is het dus geen horizontale prijsbinding.

De overheid draagt er als controlerende instantie zorg voor dat er geen ondermijnende activiteiten ontplooid worden zoals d.m.v. retourprovisies het kopen van transportopdrachten.

De resulterende vrachtprijs zou dan onder het minimum komen.

De verladerskeuze welk verband in aanmerking komt als vervoerder zal afhankelijk worden van de vlootsamenstelling, de gemiddelde actieradius, de punctualiteit en kwaliteit van het vervoer en wat dies meer zij der diverse verbanden.

De verbanden zorgen voor de verdeling onder hun aangeslotenen.

Zo heeft de markt meer transparantie, de verlader vervoerszekerheid, de vervoerder een fatsoenlijk tarief, de kleinere schepen blijven in de vaart en de makelaar in scheepsvrachten kan vervoerstromen clusteren zonder aan risicovolle vervoersovername te hoeven doen oftewel, naar de ideeën van de ambassadeur, zijn of haar diensten aanbieden aan een samenwerkingsverband.

Voor bestaande contracten kan indien noodzakelijk een oplossing worden gecreëerd.
Dat gebeurde al eerder.

noodzaak

Al voor 1933 bleek de binnenvaart niet in staat in de vrije markt overeind te blijven.

In de jaren zeventig zagen we dezelfde problemen en nu vanaf 2008 is het niet anders.

Ieder die de vervoersmarkt onderzoekt zal tot de conclusie komen dat de markt niet vrij is door allerlei van overheidswege opgelegde regels, verplichtingen en verboden.

En niet te vergeten de subsidies en garanties.

Alleen de prijsvorming is vrij en dat leidt steeds weer tot dezelfde malaise.

mogelijkheid

Wetmatigheden veranderen niet door het werk van externe deskundigen. Hoe gewaardeerd ook. Deskundigheid over ons eigen beroep hebben we als binnenvaart ook zelf wel in huis, misschien eens ophouden met ruziën dan komt het er wel uit.

De Rijnvaart moet waarschijnlijk zelfs na alle recente misère toch nog even slikken.

De Rijnvaartakte verzet zich evenwel niet tegen deze constructie, hoe kon anders ooit het vervoer tussen de havens aan aktewater in Nederland binnen de EV worden afgewikkeld?

De geschiedenis herhaalt zich alsmaar weer, alleen wensen beleidsmakers dat niet te accepteren, die willen het wiel opnieuw uitvinden.

Er is echter maar één wiel en dat is rond, net zo rond als de vicieuze cirkel waar de vervoersmarkt maar in rond blijft draaien zonder ooit een adequate oplossing te bedenken omdat de overheid zich afzijdig wenst te houden.

Ambassadeur Verberk heeft dat kennelijk begrepen als hij ook de overheid betreft bij samenwerking in het vervoer over de binnenwateren.

Wij willen dat die overheid een stapje verder gaat dan zijn voorstellen.

Alleen op deze wijze zien wij een mogelijkheid de zo gewenste samenwerking in de binnenvaart van de grond te krijgen.

Slechts wanneer de schipper er zelf belang bij heeft zal hij bereid zijn tot medewerking.

Waar een wil is, is een weg.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en danken u voor uw aandacht

Namens het Bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging.

Sunniva Fluitsma
Vice-voorzitter ASV