



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief December 2011

Voorwoord
Verslag OTNB - Vrij zicht
Verslag OTNB - Probleemanalyse overgangstermijnen
Verslag OTNB - Overige onderwerpen
Brief Geertruidenberg
Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven
Vervolg hoofdrapport klein schip
Opmerkingen ASV per aanbeveling
Antwoord aan de heer Kortenhorst
WBR
Verkorte cursus economie
Middenpagina (Uitnodiging ASV Nieuwjaarsborrel)
Aanmeldingsformulier

*** Kijk snel op de middenpagina ! We hopen dat U ook komt! ***

Voorwoord

“Ben je niet bang dat je je gaat vervelen?” Vroegen mensen “van de wal” mij toen ik 6 jaar geleden besloot bij David aan boord van de Franto te stappen. Vervelen? Na 22 hectische jaren in het onderwijs gecombineerd met een varende partner de laatste 15 jaar zou je er bijna naar verlangen. Even een tijdje helemaal geen stress, dacht ik toen ik het onderwijs verliet. Even helemaal niets anders dan bezig zijn met laden, lossen, reizen aannemen en de weersverwachting in de gaten houden. Niets anders dan het geluid van de motor, touwen vastzetten, van de natuur genieten en met buurmannen en buurvrouwen kletsen.

“Nee”, riep ik standvastig als men vroeg of ik me in wilde zetten via een of andere functie bij de ASV, “daar ga ik nu even niet aan beginnen”. Dat heb ik toch bijna een jaar volgehouden. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan en voor ik het wist zat ik in de denktank van de ASV en racete ik in mijn auto naar allerlei overleggen in Brussel, Straatsburg, Den Haag of waar er ook maar iets te overleggen viel samen met andere denktankleden. We maakten reportages op radio en televisie, er verschenen stukken in allerlei kranten, we schreven brieven en bereikten zo stiekem weg toch wel het een en ander.

Want de binnenvaart was in mijn bloed gaan zitten, en ik kon toch niet laten gebeuren dat men het bestaan bedreigt van zo'n belangrijke vervoerstak. In ieder geval werd mijn missie dat men nooit zou kunnen zeggen “dat ze het allemaal niet geweten zouden hebben”

En zo werd ik, in weerwil van alles wat ik had geroepen, medebestuurder van de ASV. En daar ben ik trots op. Want het is een fijne club. Het is de club waarvan ik zeker weet dat de mensen je waarderen om wat je doet. De club waarbij de mensen niet onder de indruk zijn van status en uiterlijk, maar waar het gaat om zorg en betrokkenheid. Het is een vereniging met prettige mensen, die niet hoeven te scoren ten koste van anderen, maar gewoon willen dat het voor iedereen in de binnenvaart beter gaat. En bij zo'n club wil ik graag horen.

Ik heb gezien hoe er vaak door anderen een beetje lacherig gedaan werd over de ASV. Maar ik zie ook dat het lachen ze inmiddels vergaat. Ik heb gezien hoe mensen van de ASV, ikzelf inclusief, beschadigd worden door anderen. Maar ik heb ook de steunbetuigingen gezien. Zoals van uit het gangboord een fles champagne krijgen als dank voor(en die dan met varende vrienden soldaat maken natuurlijk).

Ik heb gezien hoe de ASV buiten allerlei overleggen gehouden is en dat het ministerie dat nu in ieder geval niet meer wil. Kortom, het is allemaal niet voor niets, die inzet van ons. Idealen zijn als sterren.... Je bereikt ze nooit maar ze wijzen je wel de weg.

Dat is waar de ASV voor staat. Op weg naar je ideaal moet je hobbels nemen die soms onoverkomelijk lijken. Op weg naar je ideaal moet je verliezen incasseren, soms zelfs een heel waardevol iemand als Niek kwijtraken. Maar op weg naar je ideaal kom je ook heel veel mooie dingen en fijne mensen tegen. Mensen die ons steunen en ons geluid willen laten horen, zoals de pers en de SP, hopelijk gaan andere partijen dit goede voorbeeld volgen. Soms vind je onverwachte bondgenoten in de vorm van mensen die echt naar ons willen luisteren en proberen ons belang te behartigen bij het ministerie. En dan is er natuurlijk nog de band die je voelt met je mede denktankers omdat je het toch samen moet doen.

Al die zaken maken dit bestaan zo waardevol. (dus kom op, meld je aan!)

Daarom, beste mensen wens ik iedereen die dit leest heerlijke feestdagen en de beste wensen voor 2012. En denk er om....Verveel je niet!

Sunniva

Verlag OTNB 25 oktober 2011 Vrij zicht (beperking dode hoek)

In de ASV nieuwsbrief is al eerder hierover verslag gedaan, het blijft een heikel punt waarbij het er ons om gaat dat we niet met onwerkbare onnodige regels opgezadeld komen te zitten.

Onderstaande is een samenvatting van de stukken die ons hieromtrent ter hand gesteld werden.

Modernisering van eisen met betrekking tot vrij zicht

Bij dit onderwerp gaat het in feite om gevaarlijke situaties die zich voorgedaan hebben bij containerschepen en passagiersschepen die door de grote dode hoek te weinig zicht hadden. Het effect is helaas dat men weer zo verzinkt in regelgeving dat dadelijk juist de schepen die hier geen probleem mee hebben de dupe worden.

Sinds het opstellen van de voorschriften voor vrij zicht hebben de exploitatievoorwaarden zich ontwikkeld (passagiersschepen en containerschepen). Bovendien bieden nieuwe technische oplossingen de mogelijkheid om het gebrek aan zicht vanuit het stuurhuis te herstellen. Tot slot zijn de eisen van het ROSR en van Richtlijn 2006/87/EG niet identiek.

Uitgaande van deze constatering kunnen de technische regels zowel bij hun toepassing als bij het in aanmerking nemen van een alternatieve oplossing, problemen veroorzaken.

oplossingen

De nieuwe technische oplossingen opnieuw onderzoeken (video en radar) met het oog op een modernisering van de eisen met betrekking tot vrij zicht;

voldoende instructies geven aan de Commissies van Deskundigen, zonder de huidige regelgeving te wijzigen;

voldoende instructies aan de Commissies van Deskundigen geven en de huidige regelgeving in overeenstemming brengen met de voorschriften van de richtlijn.

Oorsprong van de discussie

In twee reglementen van de CCR worden voorschriften gesteld aan de maximale dode hoek van een schip:

In het ROSR is bepaald dat de dode hoek voor de boeg van een leeg schip met halve voorraden en zonder ballast, niet meer mag zijn dan 250 meter;

In het RPR is bepaald dat het vrije uitzicht door de lading of de trim van het schip niet meer mag worden beperkt dan tot 350 meter voor de boeg.

De laatste 10 jaar is het vervoer van containers op de Rijn, de Waal en de Lek steeds verder toegenomen. Met de bovenste laag containers ging het directe vrije zicht voor de boeg van het schip verloren. Het maximum van 350 meter (voorschriften uit het RPR) werd overschreden en in voorkomende gevallen zorgde dit in de ogen van de vaarwegbeheerders voor onveilige situaties. Duidelijke richtlijnen voor handhavers ontbraken echter (wanneer leg je een schip stil).

Daarnaast had men binnen de binnenvaartsector de overtuiging dat een fysieke dode hoek van meer dan 350 meter, in voorkomende gevallen heel goed mogelijk was binnen de kaders van veiligheid op het water. Dit kon worden gemitigeerd door het toepassen van hulpmiddelen als radarinstallaties en andere elektronische hulpmiddelen, zoals camera's. Het RPR staat dat laatste echter niet toe. Bovendien ontbreekt in de regelgeving een omschrijving van hulpmiddelen die als adequaat kunnen worden beschouwd.

De expertgroep heeft voor bovenstaande problemen een oplossing uitgewerkt die bestaat uit voorstellen voor aanpassing van artikelen van het ROSR en een dienstinstructie waarin wordt omschreven welke hulpmiddelen kunnen worden beschouwd als adequaat teneinde de dode hoek te beperken.

De voorgestelde wijziging van het ROSR houdt in dat de maximale dode hoek voor het schip geen 250 meter meer mag bedragen, maar maximaal twee maal de scheepslengte of 250 meter al naar gelang welke afstand het kortst is. Als deze waarden slechts in indirect zicht kunnen worden bereikt, mag de dode hoek maximaal vijf maal de scheepslengte of 500 meter zijn. Voorwaarde is dan wel dat de hele dode hoek met elektronische hulpmiddelen te zien is en dat steeds sprake is van gelijktijdig gebruik van radarinstallaties en elektronische hulpmiddelen (camera's).

Echter, de meeste schepen in de categorie t/m CEMT klasse III met een Certificaat van Onderzoek op grond van het Rosr, kunnen onmogelijk voldoen aan de norm twee maal de scheeps lengte of 250 meter. De facto betekent dit dat zij via een oneigenlijke omweg worden verplicht zowel een radar als een camera aan boord te hebben. Bovendien leidt de discussie over de bouwvoorschriften uit het ROSR af van de vraag waar het oorspronkelijk om ging, namelijk toestaan van elektronische hulpmiddelen teneinde de dodehoekvoorschriften uit het RPR te kunnen versoepelen.

Mogelijke oplossingen

Uitgangspunt bij het uitwerken van oplossingen is steeds dat het RPR wordt aangepast teneinde een grotere dode hoek dan 350 voor de boeg toe te staan, wanneer het gebruik van elektronische hulpmiddelen de nautische veiligheid garandeert. (Dit kan wat Nederland betreft desnoods onder de voorwaarde dat radar en elektronische hulpmiddelen gelijktijdig worden gebruikt. De schepen die hiervan gebruik willen maken, hebben naar verwachting allemaal al een radar. Zij hebben bovendien dan de keus en niet de plicht.)

Eerst en vooral wordt bepaald aan welke eisen deze hulpmiddelen dienen te voldoen. Hiervoor ziet Nederland de volgende mogelijke oplossingen:

* Aan de bestaande regelgeving wordt een zin toegevoegd om toe te staan dat de dode hoek met de toepassing van adequate hulpmiddelen verder mag worden beperkt.

* 250 meter wordt 2x scheeps lengte of 250 meter al naar gelang wat korter is. **Deze nieuwe voorschriften gelden alleen N.V.O.**

* De CCR-lidstaten dienen een voorstel in teneinde de voorschriften uit de richtlijn aan te passen aan de huidige systematiek van het ROSR, met als aanvulling dat de dode hoek met de toepassing van adequate hulpmiddelen verder mag worden beperkt.

* De voorschriften voor de vrachtaart worden niet aangepast. Nieuwe voorschriften voor passagiersschepen worden ingevoerd conform de voorstellen van de Duitse delegatie

Gevolgen:

middelgrote gevolgen voor de nieuwbouw;

de kwestie kleine schepen moet aan een specifiek onderzoek worden onderworpen;

voor in bedrijf zijnde schepen moeten overgangsbepalingen worden voorzien indien met de reglementaire wijzigingen de eisen verhoogd worden.

Er is nog geen consensus over een voorstel tussen de delegaties bereikt. Daarom zou het comité een uitspraak moeten doen over het wel of niet voortzetten van de werkzaamheden. De Nederlandse delegatie legt in het bijzonder de nadruk op de gevolgen voor de schepen die geen radar hebben, de afmetingen van de dode hoek bij indirect zicht en de consequenties van de voorziene bepalingen betreffende de normale zichttas van de roerganger.

De Nederlandse delegatie denkt dus goed met ons mee. Maar de ASV heeft hierbij toch 3 opmerkingen gemaakt:

1: men kijkt alleen naar de lengte van schepen maar de breedte kan een heel bepalende factor zijn in het gevaar dat een dode hoek oplevert

2: kleine schepen zullen nooit aan de eisen kunnen voldoen, zelfs niet als men investeert in radar en camera's (5 X 39 meter is nog steeds slechts 195 meter!)

3: Ook als dit alleen voor nieuwbouw geldt houdt dit in dat men het bouwen van kleine schepen wel kan vergeten.

Verlag OTNB 25 oktober 2011 Overgangstermijnen

De beruchte overgangstermijnen van de CCR regelgeving ROSR

Besproken in het OTNB 25 oktober 2011

Korte samenvatting

We hebben al enige tijd kunnen constateren dat er een luisterend oor is gevonden voor onze problemen hiermee bij de Nederlandse delegatie van de CCR.

Een van de gevolgen daarvan was een onderzoek dat is gehouden door K en V over de gevolgen van de eindigheid van deze regelgeving. Daaraan hebben op diverse wijzen ook verschillende ASV denktankleden meegewerkt. Het heeft helaas niet mogen baten, dat rapport wordt uiteindelijk door niemand onderschreven.

De Nederlandse delegatie had dat (natuurlijk) niet verwacht en heeft naar aanleiding van dat rapport een voorstel gedaan wat in de CCR gebracht wordt. Helaas is dat voorstel dus gelieerd aan het rapport en kunnen wij ons, logischerwijs, daar ook niet in vinden.

Om de problematiek van de eindigheid van de overgangstermijnen bespreekbaar te maken heeft de Nederlandse delegatie dit rapport inmiddels ingebracht in de CCR. Echter, de Nederlandse bonden konden zich niet vinden in de uitkomsten van het rapport daarom hebben die bonden gezamenlijk een brief geschreven waarin ze hun op- en aanmerkingen kenbaar maken.

Als we het positief bekijken zorgt het rapport er in ieder geval voor de zaak weer bespreekbaar gemaakt kan worden. (tenminste....dat hopen we)

De ASV heeft wel gevraagd om de brief geschreven door de Nederlandse bonden over dit rapport mee te nemen in de CCR bespreking. De brief (ook te vinden in de nieuwsbrief) ondergraaft de insteek van de Nederlandse delegatie wat betreft het omgaan met de CCR eisen. zoals hieronder weergegeven. Dat is toegezegd.

Wat wil de Nederlandse delegatie met hun inbreng?

De insteek van de Nederlandse delegatie is tweeledig

- 1) men wil voortzetting van de crisishardheidsclausule (lieft 2 jaar maar de Zwitserse delegatie wil helemaal geen voortzetting meer. De Duitsers willen als compromis 1 jaar)
- 2) men wil de deur op een kier zetten om de regels zelf alsnog ter discussie te stellen. Dit doet men door middel van het inbrengen van het rapport van K en V in de CCR commissie.

Wij hebben de positieve insteek van de Nederlandse delegatie ondersteund. We begrijpen dat zij binnen de gegeven omstandigheden geen andere mogelijkheden zien om dit onderwerp op de agenda te zetten.

Duits rapport

Wel hebben wij wederom gevraagd hoe het nu toch zit met dat Duitse rapport. Wat heeft de CCR ermee gedaan? Is het in een la verdwenen? Want zo niet, dan wist iedereen natuurlijk al dat een groot deel van de bestaande vloot niet aan de eisen zou kunnen voldoen en zou moeten verdwijnen. Volgens Rens Vermeulen heeft men naar aanleiding van dat rapport de data vastgesteld waarop de eindigheid van de overgangsregeling in zou gaan. Wij zeiden dat als dat zo is de CCR dus heel goed wist wat ze deed, en er bewust op aangetuurd heeft een deel van de vloot te laten verdwijnen. Wij vragen ons af waarom wij dat dan nooit mogen zeggen.

Radar

Naar aanleiding hiervan hebben we ook de aandacht gevraagd voor de bestaande radars die vanaf 2012 niet meer gebruikt mogen worden. Het lijkt erop dat de reden van afkeuring van de bestaande radars achterhaald is, de radars blijken niet de straling te veroorzaken die aangenomen schijnt te zijn. Wij stellen dat als de grond waarop dit besluit genomen is niet deugt het besluit per onmiddellijk teruggedraaid zou moeten worden. De Nederlandse delegatie denkt niet hier de handen voor op elkaar te krijgen bij de CCR.

Hieronder vindt u de tekst door die de Nederlandse delegatie ingebracht heeft en waarin men het rapport van K en V ter discussie wil stellen.

Tekst van de Nederlandse delegatie CCR “ Probleemanalyse overgangstermijnen”

In 2011 heeft de Nederlandse overheid onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen voor de binnenvaartsector van de afloop van de overgangstermijnen uit het ROSR. De resultaten legt men neer bij de CCR in de vorm van een rapport en de daarbij behorende bijlagen.

De conclusies hebben de Nederlandse delegatie ertoe gebracht bijgaand voorstel in te dienen voor een werkprogramma-onderdeel voor Comité RV.

Het Comité zou kunnen onderzoeken in hoeverre de bestaande regelgevingsystematiek ten aanzien van de overgangsbepalingen kan worden vereenvoudigd.

De werkgroep zou op basis van het rapport “Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart” een aantal bestaande overgangsbepalingen opnieuw tegen het licht kunnen houden en kunnen bezien in hoeverre deze kunnen worden verlengd.

Daarnaast zou de werkgroep op basis van genoemd rapport voor een tweetal bepalingen mogelijke alternatieven kunnen onderzoeken.

De doorlooptijd bedraagt vermoedelijk twee jaar aangezien dit een grote klus is.

Probleem

De Nederlandse delegatie heeft een onderzoek laten uitvoeren teneinde feitelijk inzicht te krijgen in de knelpunten in de praktijk en de gevolgen voor de sector van de overgangsbepalingen. Dit is ingegeven door het feit dat zowel de Nederlandse politiek als het binnenvaartbedrijfsleven hiervoor de afgelopen jaren voortdurend aandacht hebben gevraagd. De resultaten van het onderzoek zijn te vinden in bijgevoegd rapport.(het bekende K en V rapport)

Het onderzoek richt zich op de Nederlandse rijnvloot en de Nederlandse binnenvaartmarkt. Het heeft tot doel gehad inzicht op te leveren in:

de knelpunten die de overgangsbepalingen in de praktijk met zich meebrengen, op de korte en middellange termijn;
de beschikbare (technische) alternatieven die voor deze overgangsbepalingen acceptabel kunnen zijn;
de betekenis van de overgangsbepalingen voor het Nederlandse binnenvaartvervoer over de Rijn; de mogelijkheden van een beleidslijn voor toepassing van de hardheidsclausule.

De knelpunten die de brancheorganisaties en bij hen aangesloten ondernemers aanvoeren zijn divers: bepalingen zijn volgens hen niet uitvoerbaar; dan wel niet inzichtelijk wat betreft nut- en noodzaak in termen van veiligheid- en milieuwinst; dan wel te omvangrijk (gestapeld) en bedrijfseconomisch niet op te brengen. De brancheorganisaties hebben 71 knellende bepalingen genoemd. In het algemeen hebben oudere (gebouwd voor 1976) en kleinere schepen (< 1500 ton) meer knelpunten.

Van delen van de regelgeving is niet inzichtelijk, noch voor de sector noch voor experts, wat de bedoeling of zin is van wat geëist wordt. De ontbrekende of niet kenbare ratio achter veel bepalingen hindert de naleving en hindert het vinden van gelijkwaardige alternatieven. Ondernemers onderschrijven voorschriften waarvan de ratio wél direct duidelijk c.q. onomstreden is. De 'spontante' naleving hangt in sterke mate af van de perceptie bij ondernemers van het risico en de kosten.

De door de sector aangedragen knelpunten zijn hangende het onderzoek ingedeeld in de volgende categorieën:

1. Laag veiligheidsrisico, lage nalevingskosten;
2. Hoog veiligheidsrisico, lage nalevingskosten;
3. Laag veiligheidsrisico, hoge nalevingskosten;
4. Hoog veiligheidsrisico, hoge nalevingskosten.

Het onderzoek laat zien dat op grond van de geschatte demografie van de ondernemers in de sector, de leeftijd van de scheepsmotoren in relatie tot de boekwaarde van de schepen en de eisen aan luchtkwaliteit, het een redelijke verwachting is dat verreweg het grootste deel van de ondernemers met een schip in de klassen I (250 tot 400 ton) en II (400 tot 650 ton) dat gebruik maakt van de over-

gangsbepalings, de onderneming zullen hebben beëindigd tegen het jaar 2025. We spreken hier van natuurlijk verloop.

Op basis van het onderzoek valt te verwachten dat vanaf 2015 een deel van de schippers met schepen van de klassen I en II als gevolg van de overgangsbepalingen versneld de onderneming zal beëindigen. De overgangsbepalingen waaraan voldaan moet worden vanaf 2035 zullen voor deze groep de facto geen betekenis hebben.

Zoals eerder werd aangegeven is het onderzoek gericht op de Nederlandse vloot. Op grond van de samenstelling van de vloot van de overige CCR-lidstaten mag echter worden verwacht dat ook daar vergelijkbare gevolgen merkbaar zullen zijn.

Mogelijke oplossingen

Teneinde onnodige nadelige gevolgen voor ondernemingen te beperken kan het volgende worden overwogen:

de mogelijkheden tot vereenvoudiging van de bestaande regelgevingsystematiek, met name het al dan niet hanteren van overgangsbepalingen kunnen worden onderzocht;

ten aanzien van de bepalingen met een laag risico en hoge kosten kan worden overwogen (al dan niet voor bepaalde categorieën schepen) of overgangstermijnen moeten worden verlengd;

ten aanzien van de bepalingen met een hoog risico en hoge kosten kan worden overwogen of gelijkwaardige alternatieven beschikbaar zijn;

ten aanzien van de hardheidsclausule kan de volgende beleidslijn worden gehanteerd:

geen toepassing hardheidsclausule voor de 'lage kosten'-overgangsbepalingen (< € 5000);

generieke uitzondering voor familiebedrijven zonder personeel voor de 'laag risico – hoge kosten'-overgangsbepalingen en;

hardheidsclausule voor 'hoog risico - hoge kosten'-overgangsbepalingen alleen

toepassen onder voorwaarde van het treffen van bewezen gelijkwaardige maatregelen.

Reactie ASV

Het mag duidelijk zijn dat de ASV het op veel punten oneens is met bovenstaande, zoals middels de brief vanuit het bedrijfsleven bekend gemaakt is.

ESO/EBU

Ook de ESO/ EBU heeft nog een duit in het zakje gedaan met een stuk waarin onder andere het volgende stond: Mededeling van de EBU en ESO

“ Vereenvoudigde procedure voor de toepassing van de overgangsbepalingen in het ROSR”

- vereenvoudiging van procedures volgens artikel 2.19 en 24.04 ook bij een eventueel vervallen van de hardheidsclausule. Daartoe heeft het bedrijfsleven bij de herziening van hoofdstuk 24 voorstellen gedaan (zie document RV/G (03) 32, II. 2.), dat verder ontwikkeld zou kunnen worden. Het doel is sneller innovaties en individuele rechtvaardigheid sneller te bevorderen zonder veiligheidsaspecten te verwaarlozen; “

Wat met deze mededeling van de ESO EBU werd bedoeld kon niemand ons uitleggen. Ook de heer Kruizinga kon ons er niets over vertellen.

Wat er daarna gebeurde

Bericht van Rens Vermeulen:

„ Afgelopen donderdag is in het Comité RV het volgende afgesproken:

- de werkingsduur van de crisishardheidsclausule wordt met 1 jaar verlengd;
- dit is echt de laatste keer dat de werkingsduur verlengd wordt;
- de verlenging geldt niet voor radarinstallaties;
- in 2011 kan voor radarinstallaties nog wel een beroep op de crisishardheidsclausule worden gedaan, dit geldt voor alle radarinstallaties. Ik hoop je hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Met vriendelijke groet,“

Hier laat men mij in verwarring achter: Hoe moeten we dat nu weer zien? De verlenging geldt niet voor radarinstallaties, maar in 2011 kan voor radarinstallaties nog wel een beroep op de crisishardheidsclausule worden gedaan, dit geldt voor alle radarinstallaties? Wie het snapt mag het zeggen.

Antwoord van de ASV

Ik stel het erg op prijs dat je ons zo snel op de hoogte stelt. Ik ben ervan overtuigd dat er op dit moment niet meer inzit. Maar....ik denk ook dat ik wel gelijk had toen ik schreef dat de CCR bewust is van het feit dat er hierdoor een koude sanering optreedt voor schepen die we niet kunnen missen en daar ook verantwoordelijk voor is. Dat maakt dat ons niets anders overblijft dan ons te beraden op de stappen die we nu gaan zetten. Want ik blijf erbij....stilletjes ten onder gaan wij niet. Ik ga ervan uit, gezien het schrijven van de andere bonden als reactie op het rapport van K en V dat ook de andere bonden het hierbij niet laten zitten. Daarnaast vraag ik me af wat de houding van Nederland is als de CCR op deze manier met de binnenvaart omgaat. Laat Nederland zich echt voorschrijven een gedeelte van de eigen vloot te laten vernietigen door toedoen van de CCR?

Nogmaals bedankt voor je snelle reactie, het is jammer dat we er helaas niet vrolijk van kunnen worden. Aan ons de taak om dit nu weer op te pakken.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma
ASV

Dit was slechts een van de onderwerpen van het OTNB. Vanwege het belang van het onderwerp is er extra veel aandacht aan geschonken.

Sunniva Fluitsma

Verlag OTNB 25 oktober 2011

Dit OTNB is ter voorbereiding van het overleg van de CCR waarbij de Nederlandse delegatie alle onderwerpen die daar ter sprake komen voorlegt aan de diverse partijen. Zij kunnen daar dan op reageren. Tijdens het OTNB kwamen veel onderwerpen aan de orde. Voor de ASV waren David Twigt en Sunniva Fluitsma aanwezig. In grote lijnen kun je zeggen dat de ASV bij de meeste onderwerpen zijn inbreng heeft. De sfeer is dusdanig dat er sprake is van uitwisseling van ideeën en er is voldoende ruimte voor inbreng. Het is jammer dat de CCR de stukken zo laat verspreidt zodat het moeilijk is om alles tijdig gelezen en becommentarieerd en bij de hand te hebben. De laatste stukken waren slechts enkele dagen voor de vergadering verstuurd en daar wij van Nancy moesten komen, konden we ons daar slecht op voorbereiden.

Niet alle onderwerpen komen aan bod, maar hieronder volgt een overzicht van alle onderwerpen waar de CCR zich momenteel mee bezig houdt:

Vereenvoudiging van de procedure voor de uitvaardiging van aanbevelingen ook bij een eventueel vervallen van de hardheidsclausule
Eisen aan elektronische hulpmiddelen voor het compenseren van ontbrekend vrij zicht
Aanpassing van de voorschriften van het ROSR betreffende vrij zicht aan de voorschriften van Richtlijn 2006/87/EG
Aanpassen van de voorschriften voor navigatielantaarns, radarinstallaties en bochtaanwijzers aan bijlage IX van Richtlijn 2006/87/EG
Verlaging van de grenswaarden voor voortgebracht geluid
Herziening van de emissievoorschriften, in aanmerking nemen van systemen voor nabehandeling van de uitlaatgassen
Herziening van hoofdstuk 9 "Elektrische installaties"
Opname van beproefde blusmiddelen in de voorschriften in plaats van aanbevelingen
Aanvulling met voorschriften betreffende hogedrukwaternevel-blusinstallaties (Pasagiersschepen)
Modernisering van de eisen aan lieren en koppelinrichtingen
Herziening van de eisen aan "verblijven"
Aanvulling met voorschriften betreffende de evacuatieanalyse voor passagiersschepen naar analogie van de zeevaart
Vereenvoudiging van de overgangsbepalingen
Herziening van de overgangsbepalingen met inachtneming van de operationele organisatie
Herziening van het model van het certificaat van onderzoek
Aanpassing van de dienstinstructie betreffende de afgifte van het certificaat van onderzoek

Hieronder een samenvatting van de meest relevante onderwerpen.

Verlaging van de grenswaarden voor voortgebracht geluid

BMVBS heeft in 2009 het "Nationale Verkeerslärmschutzpaket II" (nationaal pakket voor de bescherming tegen verkeerslawaai II) voorgesteld. Voor de binnenvaart wordt ernaar gestreefd om de geluidshinder met 30% te verminderen. De EC heeft in 2002 en 2003 arbeidsveiligheidsrichtlijnen voor lawaai en trillingen aangenomen. Deze bepalingen moeten ook op binnenschepen worden toegepast. Een concrete maatregel is het verlagen van de geluidsgrenswaarde. Duitsland is van mening dat in 2020 het geluidsniveau met 3 à 5 dB(A) moet zijn verlaagd.

Gevolgen:

Voor nieuwbouw nauwelijks merkbare gevolgen, aangezien huidige motoren in feite aan de nieuwe grenswaarden voldoen.

Hierbij heeft de ASV aangegeven dat dat maar de vraag is. Wij weten uit ervaring dat het geluid dat nieuwbouwers produceren (buitengeluid) vaak echt niet minder is als van de oudere schepen. Hierin werden we ondersteund door o.a. Lloyds.

Voor bestaande vaartuigen moeten overgangsbepalingen worden voorzien.

Op oude constructies kunnen de gevolgen echter niet werkelijk groter zijn dan in de huidige juridische situatie, aangezien motoren waarschijnlijk sowieso omgeruild zouden moeten worden en de nog niet afgeronde NL-studie over de toepasbaarheid voor de huidige geldende overgangsbepalingen ook voor de nieuwe overgangsbepalingen zouden moeten gelden.

De ASV heeft hierbij opgemerkt dat het naar beneden brengen van geluid met enkele decibellen vaak ontzettend moeilijk en duur is.

Stabiliteitsberekeningen: controle en de meting voor de containergewichten reglementeren

In 2007 hebben zich twee ongelukken voorgedaan waarbij containerschepen waren betrokken en werden twee belangrijke vaarwegen door de Arc-en-Ciel en Excelsior gestremd: de Seine en de Rijn. Voor beide ongelukken is gebleken dat het in de vrachtbrieven bij de containers vermelde gewicht aanzienlijke verschillen met het werkelijke gewicht vertoonde.

Voor de containers staat vast dat vaak een significant verschil tussen het werkelijke gewicht en het op de reisdocumenten aangegeven gewicht kan worden geconstateerd. Dit kan de schipper tot een foute berekening of slechte stouwtekening aanzetten, wat ernstige consequenties kan hebben. De enige oplossing die "absoluut" kan garanderen dat de schipper over het goede containergewicht beschikt, is aanbeveling 6: "De containerkranen uitrusten met middelen om de containers tijdens het laden te wegen om een stouwtekening te kunnen maken met het exacte gewicht van elke container en de stabiliteit van het schip voor het afvaren te kunnen controleren."

Over deze oplossing zijn de aanwezigen niet erg enthousiast. Noch gelooft men dat de CCR de bedrijven aan de wal hiertoe zal (kunnen) verplichten. Noch gelooft men dat de schipper erg zal helpen. Die ziet namelijk pas op het moment van laden dat het gewicht niet klopt waarop hij zijn stuwplan ter plekke aan zou moeten passen.

De tweede oplossing is de verplichting voor de schipper om het totale gewicht van zijn lading te evalueren door de inzinking van zijn schip te meten. Indien een significant verschil wordt geconstateerd tussen het totale gewicht dat voor de containers is opgegeven en het op deze manier gemeten gewicht van de aan boord genomen lading, zou de schipper een vaarverbod kunnen krijgen en gedwongen zijn de stouwtekening te herzien.

Alhoewel het niet de bedoeling is om de criteria voor alle mogelijke gevallen te preciseren, kunnen wel verbeteringen worden aangebracht:

in de eerste plaats zou een stabiliteitsonderzoek vereist kunnen worden in geval van een lading van specifieke aard: dekbelading, vloeibaar (met "gevaarlijke stoffen" wordt niet alles gedekt), poedervormig of korrels, enz.

in de tweede plaats zouden er algemene criteria voor de stabiliteit van een onbeschadigd vrachtschip gegeven kunnen worden, die toepasbaar zijn als er geen specifieke regel is en de stabiliteit gecontroleerd moet worden

b) De regels die ten minste nageleefd moeten worden en degene die bevoegd is om het bewijs van de berekening te kunnen leveren zouden verduidelijkt kunnen worden telkens wanneer de stabiliteit gecontroleerd moet worden of in hoofdstuk 3 in het algemeen

Hierbij heeft de ASV gevraagd of het idee van tafel is dat iedereen een stabiliteitsberekening aan boord zou moeten hebben. Daar lijkt het wel op. Wat ons opvalt is dat ongevalen of problemen vaak zo aangepakt worden dat degenen die niets met het oorspronkelijk probleem te maken hebben slachtoffer wordt van onzinnige regelgeving. Gelukkig merken wij dat dit ook als zodanig bij de Nederlandse delegatie gezien wordt.

Zo ook bij het volgende onderwerp

AIS

Wij horen hierbij dat Duitsland allerlei zaken zoals het blauwe bord en zo nog vele zaken verplicht aan de AIS wil koppelen. Gelukkig vindt de Nederlandse delegatie dat dat een heel verkeerd gebruik van AIS is. „ Juist daardoor lijkt het alsof je op AIS kan varen“, zegt men en dat is gevaarlijk. Heel goed....op onze steun kun je rekenen!

“Verlaging van het zwavelgehalte in gasolie voor binnenschepen”

Het probleem voor de motorenfabrikanten is de gebrekkige definitie van de brandstofsamenstellingen in Richtlijn 2009/30/EG, ofwel de EU-brandstofrichtlijn. De opmerkingen van de delegatieleden uit Duitsland en Nederland geven de indruk dat met de definitie van het maximale zwavelgehalte van circa 10 ppm, de te verwachten soorten brandstof voor binnenschepen voldoende zouden zijn vastgesteld. Dit is echter niet het geval. De definitie van belangrijke parameters - dichtheid, smeercapaciteit, cetaangetal - ontbreekt nog steeds, en het is niet duidelijk of stookoliekwaliteiten of andere nauwelijks gedefinieerde mengsels niet gebruikt gaan worden, alleen al om kosten te besparen.

Niet voor niets is de Europese Commissie begonnen, door middel van een studie, na te gaan of het niet noodzakelijk is de specificaties van brandstoffen bestemd voor industriemotoren nauwkeuriger vast te stellen.

Harmonisatie van de aanvullende bepalingen van toepassing in de zones 1 en 2

Richtlijn 2006/87/EG voorziet dat elke lidstaat kan vereisen dat vaartuigen die in de zones 1 en 2 varen voldoen aan aanvullende technische voorschriften die de desbetreffende staat heeft vastgesteld. Zo is iedere lidstaat vrij om de omvang van zijn zone 1 en 2 (de indeling van deze zones is in bijlage I van Richtlijn 2006/87/EG vermeld) en het gewenste niveau van de technische eisen (beperking van onderwerpen door bijlage III van de richtlijn).

Bij gebrek aan harmonisatie van deze technische regels, kunnen de bevoegde autoriteiten moeilijk een wederzijdse erkenning van de binnenvaartcertificaten in de verschillende lidstaten garanderen.

Mogelijke oplossingen

- 1) pan-Europese harmonisatie van de eisen- en voorwaardenniveaus voor de afgifte van vaarvergunningen in de zones 1 en 2;
- 2) publicatie van alle aanvullende voorschriften in de officiële EU-talen en wederzijdse erkenning van deze voorschriften door de lidstaten.

Gevolgen:

Voor oplossing 1) uniforme toepassing van de communautaire regels en naleven van de voorwaarden van een Europese markt;

Opmerking: Harmonisatie is prima maar het lijkt erop uit te draaien dat schippers straks alle documenten in het land moeten regelen vanwaar zij varen. Dat vinden wij een achteruitgang. Bijvoorbeeld het SI zou in alle betrokken landen geregeld moeten kunnen worden.

Overloopbeveiliging van dagtanks

In het kader van het onderzoek naar een waterverontreiniging van de Oostenrijkse Donau werd vastgesteld dat de dagtank van het betreffende passagierschip weliswaar met een overloopbeveiliging in de vorm van een elektrische vlotterschakelaar, maar niet met een terugloop naar de voorraadtank was uitgerust. Vanwege een defect aan de vlotterschakelaar werd noch de brandstoftoevoer pomp uitgeschakeld, noch een bilge-alarm in het stuurhuis in werking gesteld, maar is de brandstof via de ontluchting van de dagtank op het dek en vervolgens in de Donau terecht gekomen. Een terugloopleiding van de dagtank naar de voorraadtank was niet voorhanden, maar zou naar de mening van de Oostenrijkse delegatie echter ook bij een uitgevallen vlotterschakelaar het uitstromen van brandstof hebben kunnen voorkomen.

Een bijkomend aspect is bovendien geweest dat geen bruikbare technische documentatie van de tank- en leidingschema's aan boord aanwezig was.

Mogelijke oplossing:

Uitbreiding van artikel 8.05 met een bepaling die een terugloopleiding van de dagtanks naar de voorraadtanks vereist.

Aanwezigheid van documentatie van de tank- en leidingschema's aan boord voor een eenvoudiger afhandeling van defecten en functionele storingen.

Redundantie van de aanwezige controlevoorzieningen aan tanks (automatische pompschakelaar en overloopalarm niet aan dezelfde sensor)

Als alternatief zouden extra controlevoorzieningen of opvangmogelijkheden voor de ontluchtingssystemen voor de tanks overwogen kunnen worden.

Reactie:

De hele vergadering vindt het onvoorstelbaar veel aandacht voor een incident en vind het niet nodig hier nu weer allemaal regeltjes en voorschriften voor te gaan bedenken

“Elektrische installaties”

Het hoofdstuk komt sinds jaren niet meer overeen met de stand van de techniek. De internationale normalisatie en de huidige stand van de techniek moeten in het hoofdstuk worden opgenomen. Bovendien zijn er gebieden die überhaupt nog niet of meer dan gebrekkig in aanmerking zijn genomen (elektronische motorbesturingen, informatica, programmeerbare besturing, enz.)

De wijziging van de voorschriften is vanwege de toenemende veiligheidsrisico's de enige optie en wordt door alle delegaties geëist.

Gevolgen:

voor een bestaand schip zouden de kosten aanzienlijk kunnen oplopen (gedeeltelijk volkomen nieuwe elektrische installatie). Voor bestaande schepen moeten dientengevolge afhankelijk van de problematiek van de nieuwe betrokken bepaling eventueel overgangsvoorschriften met een bijzonder lange termijn worden voorzien.

Aanpassen van de emissievoorschriften

De EC zal in 2011, uiterlijk 2012, nieuwe bepalingen voor uitlaatgassen van binnenschepen aannemen.

De reglementen van de CCR en eventueel RL 2006/87/EG zouden aan de EU-regelgeving aangepast en eventueel aangevuld moeten worden (bijv. met betrekking tot systemen voor nabehandeling van de uitlaatgassen ANS).

De emissies van schadelijke stoffen in de Rijn- en binnenvaart vertonen een relatieve stijging ten opzichte van andere emissiebronnen; deze emissies schijnen plaatselijk te verhinderen dat de Europese doelstellingen voor de luchtkwaliteit worden gehaald, resulteren in ongunstige externe kosten voor de binnenvaart en tasten haar "groene" imago aan

In sommige steden of wijken zou de Rijnvaart tot voor 20% van de lokale emissies van schadelijke stoffen verantwoordelijk kunnen zijn; het nieuwe rekenschema van de Europese Commissie voor de externe kosten (Marco Polo Calculator) schijnt voor de binnenvaart, afgezet tegen de vervoersprestatie (tkm), een kostenfactor voor de schadelijke stoffen en het klimaat aan te tonen die uiteindelijk op het niveau van het wegverkeer of zelfs daarboven ligt

Beschrijving van de oplossing

Zo snel mogelijke invoering van fases IV en V in de emissievoorschriften

Kosten: Zeer hoog, gezien de noodzakelijke omvangrijke nabehandelingssinrichtingen voor uitlaatgassen op de schepen

Beschrijving van de alternatieve oplossing

Snelle invoering van brandstoffen waarvoor minder schadelijke stoffen te verwachten zijn, zoals LNG, en van maatregelen die het brandstofverbruik en de hiermee samenhangende emissies beperken, zoals de selectie van de optimale vaarsnelheid

Kosten: Niet in te schatten, aangezien de nieuwe technologieën voor de binnenvaart nog niet volledig bekend zijn; sommige maatregelen zouden kostendekkend zijn

Beschrijving van de tweede alternatieve oplossing

Maatregelen die de duurzaamheid van de bestaande motoren beogen, zoals subsidies

Kosten: Hoog, afhankelijk van de gekozen maatregelen

Gevolgen:

Nieuwe grenswaarden zouden gepaard kunnen gaan met hogere kosten, eventueel kan de administratieve last toenemen. Aangezien de voorschriften echter volkomen met de voorschriften van de EU geharmoniseerd moeten worden, opdat er in de toekomst nog slechts één typegoedkeuring zal zijn, is het mogelijk dat besparingen aan administratieve werklast niet onbeduidend zullen zijn.

De EC heeft in het kader van de uitwerking van de wijzigingsrichtlijn een uitvoerige kosten-baten-analyse laten uitvoeren.

Stadium van behandeling

Nog niet behandeld, aangezien de wijzigingsrichtlijn nog niet is aangenomen.

Taalstrijd

Dit onderwerp heeft de ASV ingebracht in de discussie. Rens Vermeulen gaf een goede samenvatting van de gang van zaken. Hoe nu verder nu in de diverse landen (Frankrijk en Nederland) schippers die volgens het betreffende land de taal niet genoeg machtig zijn worden stilgelegd?

Het lijkt erop dat het merendeel van de aanwezigen het meeste vertrouwen heeft in een boekje waar de meest belangrijke uitdrukkingen die met navigeren te maken hebben in de diverse talen omschreven staan. In riverspeak is niet veel vertrouwen omdat we denken dat dan helemaal niemand meer iets begrijpt.

Er was concensus over het feit dat een schip alleen tegengehouden mag worden als er ook effectief een gevaarlijke situatie is ontstaan. Er was geen concensus over of dat nu wel of niet het geval was met de Franse schippers die in Nederland vastgehouden waren.

Tot zover dit deel van het verslag van het OTNB van 25 oktober jl.

Naast dit deel zijn er nog 2 stukken die over de onderwerpen uit dit OTNB overleg gaan
Het stuk dat specifiek gaat over de overgangstermijnen en crisishardheidsclausule etc.
Het stuk dat specifiek gaat over de eisen die worden gesteld aan „vrij zicht“ , in de wandelgangen de dode-hoek problematiek.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gebracht te hebben,
Namens de ASV

Sunniva Fluitsma

Brief Geertruidenberg

Rotterdam, 28 oktober 2011

Aan: het college van B & W van de gemeente Geertruidenberg
Postbus 10.001
4940 GA Raamsdonksveer

Afschrift aan: Projectbureau Dongeburgh en de gemeenteraad van Geertruidenberg

Betreft: Ligplaatsen voor commerciële kleine schepen aan de Timmersteekade te Geertruidenberg.

Geachte burgemeester en wethouders, leden van de raad,

Als ASV (Algemeene Schippers Vereniging) willen wij graag uw aandacht voor het volgende: Wij hebben vernomen dat uw projectbureau zich bezighoudt met de herindeling van de Donge-oevers. Nu kennen de plaatsen Raamsdonksveer en Geertruidenberg een lange historie als het gaat om de binnenvaart.

De Binnenvaart heeft altijd een belangrijke plaats ingenomen, en dat is nog zo.

Honderden schippers maken gebruik van toeleveringsbedrijven en inbouwbedrijven uit de gemeente Geertruidenberg, hebben schepen laten bouwen op de plaatselijke werven, doen hier boodschappen, brengen hier hun Kerstvakantie door.

Veel bedrijven in Raamsdonksveer en Geertruidenberg, zoals Jan de Poorter mineralen, van der Sluijs Oliehandel, La Farge Gietvloeren, Eurogem het alternatief voor grint, Oudenallen Betoncentrale, Tankfabriek Siemerink, en de betonijzerfabriek Welbond, maken gebruik van de binnenvaart. Dat scheelt honderden vrachtwagenbewegingen in de gemeente Geertruidenberg.

Onze concrete vraag betreft de huidige gemeentelijke ligplaatsen voor schepen.

Aan de Reenweg achter het Dongemonddcollege heeft de gemeente prima ligplaatsen.

Men kan echter met de auto niet bij het schip komen en men moet enkele honderden meters lopen om bij de steiger te komen. Gelukkig zijn er in Geertruidenberg nog enkele ligplaatsen voor het kleine vrachtschip.

Deze ligplaatsen bevinden zich aan de Timmersteekade en worden o.a gebruikt door de motorschepen: Stapper, Delta, Roxana, Cornelia, André, Franto, Ideaal en anderen. Een deel van deze schippers is lid van de ASV en/of de Vereniging Schuttevaer.

De schippers hebben een goed contact met de havenmeester en zijn welwillend als er op deze steiger tijdelijk plaats gemaakt moet worden voor een hospitaalschip of als een nieuwbouwschip hier de doop wil vieren. Ook hebben de schippers goede contacten met de buurtbewoners.

Graag willen wij duidelijkheid over de genoemde ligplaatsen aan de Timmersteekade.

Kunt u ons laten weten of de herindeling van de Donge-oevers inhoudt dat de ligplaatsen aan de Timmersteekade verdwijnen?

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met de meeste hoogachting en vriendelijke schippersgroet, mede namens Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid,

Mevr. Sunniva Fluitsma (vice-voorzitter)

Mocht u behoefte hebben aan meer informatie of u wilt overleggen dan kunt u altijd contact opnemen met ondergetekende via telefoon 06-53320780 of per mail:

willemsam@algemeeneschippersvereniging.nl

cc aan de heer AHJM Leiten Vereniging Schuttevaer West Brabant

cc aan de heer P. Schapers bestuurslid Schuttevaer De Amer.

Bijlage: Uitleg ASV, Visie en Beleid ASV, Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid

Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven

In aanvulling op het verslag van het OVW van de bijeenkomst 10 oktober 2011, waarin het binnenvaartbedrijfsleven een reactie heeft gegeven op het onderzoek en beleidsadvies van K plus V in opdracht van en aan het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, hierbij een beknopte schriftelijke reactie namen het binnenvaartbedrijfsleven:

- De belangrijkste bevinding is het vaak ontbreken van nut en noodzaak van de regelgeving. De verschillen tussen het ROSR en de Richtlijn 2006/87/EG zijn vanuit het veiligheidsperspectief slecht verdedigbaar.
- Hoeveelheid vervoerde tonnen door schepen in CEMT-klasse 1 en 2 wordt niet herkend en is o.i. onjuist.
- De genoemde consequenties beperken zich tot de impact op de Nederlandse vervoersmarkt en in het bijzonder voor het Nederlandse binnenvaartvervoer. Behalve dat het genoemde percentage mogelijk onjuist is, wordt ook op geen enkele wijze duidelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor de 'BV Nederland', de benutting van de haarvaten in de toekomst en het milieu. Overigens zal het verdwijnen van kleine schepen ook impact hebben op Franse, Duitse en Belgische haarvaten en voor Nederlandse bedrijven die voorzien worden van lading door kleine schepen. (voorbeeld Meneba in Rotterdam)
- Er wordt verwezen naar trends v.w.b. de schaalvergroting en de verwachte afname van de hoeveelheid kleine schepen in eerdere verrichte onderzoeken. Het is de vraag of deze nog actueel en juist zijn. Zie ook het onderzoek van toekomst Flexfleet.
- Er wordt verwezen naar te verwachten trends in bedrijfsverplaatsing, t.g.v. verminderde bediening van bepaalde haarvaten. In de huidige praktijk blijkt er geen sprake te zijn van bedrijfsverplaatsingen, slechts bedrijfssluitingen. Soortgelijke bedrijven komen niet terug aan grotere binnenwateren. Er is dus sprake van een (ongewenste) modal shift.
- In de waterbouw is er geen sprake van bedrijfsverplaatsing. Het vervoer van waterbouw- zand en grind is afhankelijk van de locatie van een waterbouwwerk. In deze bedrijfstak zal, zoals het rapport ook aangeeft de beperkte bediening door kleine schepen van kleine haarvaten problemen opleveren. Het rapport stelt als oplossing het ontstaan van een nichemarkt, bediend door nieuwe schepen. Ten onrechte worden de grote gevolgen van die ontwikkeling voor de vrachtprijs, en de daarbij behorende modal shift naar het wegvervoer niet meegenomen.
- Verwarring van verschillende feiten, namelijk die van het bereiken van de pensioenleeftijd van binnenvaartondernemers en het wel of niet meer in de vaart hebben van de schepen van deze ondernemers ten gevolge hiervan. Door te stellen dat de schepen verdwijnen door de vergrijzing (wat niet zo behoeft te zijn!), wordt de consequentie van het aflopen van overgangsbepalingen in het ROSR voor deze schepen onterecht verzwakt.
- Er zijn vraagtekens bij de financiële data, bijvoorbeeld de opbrengsten van een spits zijn onjuist.
- Het verwijzen naar de tussen de sector en het Ministerie op 5 maart 2009 gemaakte afspraken ontbreekt.
- De consequenties van het aflopen van overgangsbepalingen beperkt zich nadrukkelijk niet tot kleine schepen.
- Er is onvoldoende oog voor het cumulatieve effect van het aflopen van de diverse en meerdere overgangsbepalingen in het ROSR.
- Er is (ondermeer in gekozen oplossingsrichtingen) een onterechte interpretatie van de hardheidsclausule in artikel 24.04, lid 4 van het ROSR. In het ROSR is GEEN koppeling gemaakt tussen de eis van gelijkwaardigheid en de toepassing van de hardheidsclausule. De eis van gelijkwaardigheid is genoemd in artikel 2.19. De in het rapport aangegeven oplossingsrichting van koppeling tussen toepassing hardheidsclausule en eis van gelijkwaardigheid is een onjuiste interpretatie van de regelgeving maar ondermijnt de regelgeving ook.
- Er zijn vraagtekens bij de gekozen 'ZZP-constructie' (overigens een wat ongelukkig gekozen naam). Het ROSR geldt voor de schepen, ongeacht de bemanning die op het schip werkt en verblijft. Deze oplossingsrichting lijkt in eerste instantie sympathiek, in het bijzonder naar de gezinsbedrijven, maar is binnen het ROSR slecht verdedigbaar. Een dergelijk aanpak vergt een geheel andere koers, namelijk de eisen die bijvoorbeeld met arbeidsbescherming te maken hebben uit technische regelgeving te halen en arbeidsrecht de basis te laten zijn.
- Niet alle analyses v.w.b. het hoge en/of lage risico wordt door ons gedeeld. Bijvoorbeeld de

constatering dat er een hoog risico is bij het aspect van lichtdoorlaatbaarheid (tenminste 75%). Deze conclusie wordt absoluut niet gedeeld. De genoemde aanbeveling voor een nader onderzoek onderstrepen we nadrukkelijk. Temeer daar het al geldende regelgeving is.

- Ook het knelpunt geluid verdient nader aandacht. Gezondheidsschade is van meer factoren afhankelijk dan alleen de geluidsdruk. Het gaat dan om o.a. het frequentiebereik en de blootstellingduur. Over het algemeen zijn hoge tonen schadelijker, ook die men niet hoort. Lage tonen (10-20 Hz) leveren minder gehoorschade op. Welke belasting optreedt, is afhankelijk van hoe het schip geluid voortbrengt. Dit is niet of lastig te ondervangen in algemene regels. De norm zou bekeken kunnen worden m.b.t. praktische interpretatie. Het vaststellen van een algemene praktijkregel voor motorbelasting zou een nieuwe meetsituatie kunnen bieden, het gaat tenslotte om het geluidsniveau in de praktijk en niet om een theoretische norm. Een overmatig vermogen kan nodig zijn voor de veiligheid (bijzondere manoeuvres). Een meetprotocol wordt gewenst geacht. Afhankelijk van waar het 'risico' optreedt kan een 'plafond' worden ingesteld waarop gemeten wordt.
- Het belang van duidelijkheid van verlenging van de 'crisishardheidsclausule'. Dit geeft ook tijd voor de internationale discussie die in 2012 over dit onderwerp gevoerd zal gaan worden.
- De eerste aanbeveling uit het rapport: "onderzoek de mogelijkheid tot vereenvoudiging van de bestaande regelgevingsystematiek in CCR-verband, met name het al dan niet hanteren van overgangsbepalingen" bleken alle partijen te onderschrijven. Dat zou betekenen dat eerst de noodzaak van aanscherping van veiligheidsvoorschriften per onderwerp vastgesteld wordt en vervolgens een kosten-baten afweging gemaakt wordt, waarbij rekening gehouden dient te worden met de doelstelling van de CCR-regelgeving. Deze is (zou moeten zijn) het bewaken van de veiligheid in de binnenvaart, en niet de binnenvaart aanpassen aan de laatste stand der techniek. Dit vergt (wederom) een heel lange procedure, die volgt op eerder (in 2001) verricht onderzoek, waarbij is vastgesteld dat de eisen niet gebaseerd zijn op ongevallen die zich voor gedaan zouden hebben. Het veiligheidsaspect is hiermee niet onderbouwd. Zoals in de eerste al opmerking verwoord is nut en noodzaak en het werkelijke veiligheidsaspect vaak ver te zoeken.
- ASV merkt op dat de oorspronkelijke regeling waarbij de aanpassing aan de CCR eisen bij om- ver- of nieuwbouw aan de orde kwam, de meest reële gang van zaken was en zou zijn.
- Verder merkt ASV op dat het niet te verwachten is dat er op korte termijn binnen CCR besluiten te verwachten zijn over een andere werkwijze. Elk land zou haar eigen interpretatie van de regelgeving moeten kunnen toepassen.

Rotterdam, 19 oktober 2011

Lijdia Pater – de Groot, namens

— ASV

— BBZ

— Vereniging van Waterbouwers

— Kantoor Binnenvaart

— Koninklijke Schuttevaer

— Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart

Vervolggesprek op het hoofdrapport Klein Schip

17 pagina's tekst hadden wij, als ASV gestuurd met opmerkingen over het rapport "goede toekomst voor het kleine schip". Die 17 pagina's hadden we nog aangevuld met 9 pagina's waarop we alle voorstellen van commentaar hadden voorzien. Deze 9 pagina's commentaar zijn te downloaden op de website <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/commentaarKS> of op te vragen bij Sunniva Fluitsma, telefoon: 0653 532991

3 vertegenwoordigers van de ASV, Willem Stam, Jos Evens en Ger Veuger, waren aanwezig tijdens het congres. Iedereen heeft op de film kunnen zien hoe duidelijk zij daar stelling namen tegen het rapport. Toch wilden de verantwoordelijken voor het rapport, de heer Ard de Vries en de heer Orgelist een gesprek met mij. Dus dat doe je dan maar. David Twigt en ik togen 25 oktober vanuit Nancy naar Den Haag voor het OTNB en aansluitend naar Rotterdam voor het overleg over dit rapport.

De eerste vraag was al meteen raak. Of we ook op het congres geweest waren. Nu brak mijn klomp! Daarna werd het niet veel beter: Men vertelde ons dat iedereen eigenlijk tevreden was over het rapport behalve dan die mensen die de ASV vertegenwoordigden op het congres....die waren zo emotioneel!! Het was heel moeilijk ons geduld te bewaren maar we hebben maar weer uitgelegd dat wij de film gezien hadden en vonden dat die vertegenwoordigers ons gedachtengoed prima verwoord hadden. En wat ons betreft komt er ook bij emotie kijken als je alles dreigt kwijt te raken en men maar weigert te luisteren.

Wij hadden onze taak goed voorbereid en wilden inhoudelijk over het rapport praten. Dat viel niet mee. Kennelijk was hen verteld dat wij ons nogal druk maken over de CCR regels dus werd ons de hele tijd voorgehouden dat ze vonden dat daar nog eens goed naar gekeken moest worden. Wij waren niet erg onder de indruk van het feit dat men nu opeens iets wil nastreven wat al op andere fronten voorgesteld is (door de gezamenlijke bonden)

Maar het werd pas echt erg toen gaandeweg het gesprek ons duidelijk werd dat ik de stukken die ik verstuurd had voor Jan..... geschreven had want ze hadden er geen letter van gelezen. Wel de stukken in de kranten die naar aanleiding daarvan verschenen waren.

Tijdens het gesprek bleek dat onze komst ook eigenlijk zinloos was omdat ze vertelden dat ze het rapport maar vast doorgegeven hadden aan de politiek dus is er niets meer aan te doen. En dan maar zeggen dat wij geduld moeten hebben.....o ja, nu is het opeens te laat.

In november komt het aan de orde bij de bespreking van de begroting...dan moeten wij de politiek maar benaderen als we nog iets willen.

Op de vraag hoeveel schippers men eigenlijk gesproken had omdat niets daarop wees in het rapport blufte men...wel 5! Wel eens van het rapport "de schipper aan het woord" gehoord? Vroegen wij. Nee dus, dat hebben we toen maar aan ze gegeven. Kunnen ze (achteraf) lezen wat die schipper zelf nu eigenlijk wil. Wel eens van het witboek vervoer gehoord? Ook niet. De informatie komt duidelijk vanuit 1 hoek en dat wordt ook zo gezegd, ze hebben een opdrachtgever (men spreekt van het CBRB) en men wil graag een vervolgoopdracht "om dit allemaal uit te kunnen werken". Je zou er om kunnen lachen als het niet zo in en in triest was.

Nee, het was geen vriendelijk gesprek. Hieronder schets ik de hoofdlijnen.

(* = onze reactie)

VERANTWOORDING:

In de verantwoording schrijft men het volgende:

Wat is nodig om de concurrentiepositie van het kleine schip structureel te verbeteren, gezien vanuit verschillende invalshoeken van de markt.

* Wij vragen waar in dit stuk ook maar één voorstel staat om de concurrentiepositie van het kleine schip structureel te verbeteren. Dat blijkt men niet te kunnen.

Volgens ons is dan de opdracht mislukt.

Zelf hebben wij wel voorbeelden aangedragen:

- 1) Volg het witboek en laat de maatschappelijke kosten doorberekenen in de prijs van vervoer. Dat zal onze concurrentiepositie zeker verbeteren

- 2) Volg het witboek en vraag aan de minister te zorgen de quota te halen van verschuiven van vervoer over de weg naar vervoer over water en spoor
- 3) Laat de minister nu eindelijk de gemaakte belofte een nakomen om te onderzoeken wat de consequenties zijn voor het afschaffen van de schippersbeurs, en...
- 4) Volg de vraag van de schippers uit "de schipper aan het woord" en zorg voor bodemtarieven (dat kan wel)
- 5) Zorg voor (een echte) markttransparantie zodat de schippers meer marktmacht krijgen.
- 6) Haal al die overbodige regelingen weg die onze concurrentiepositie nu zeker aantast.

Daarnaast wijzen wij op een heleboel onzin die in het rapport staat.

Zo schrijft men in de Managementsamenvatting

"Nu de rook van de economische crisis enigszins is opgetrokken kan worden vastgesteld dat dit in de binnenvaart vooralsnog niet tot ernstige gevolgen heeft geleid."

* De ASV heeft op alle overleggen, bij crisisberaad, bij de binnenvaartambassadeur of waar ook iedere keer gezegd dat wat ons betreft die crisis helemaal niet zo ten einde loopt. De Rotterdamse haven voorspelde "gouden tijden" voor de binnenvaart (en we moesten vooral onze prijzen niet verhogen!) Maar wie ogen in zijn hoofd heeft weet dat de economische vooruitzichten verre van rooskleurig zijn.

Dan vervolgt men:

Er is tot nu tot geen sprake van een sterke toename van het aantal faillissementen, maar dit kan slechts uitstel zijn van 'executie'.

* Kleine schepen gaan niet failliet, die verdwijnen van de markt. Het is toch een kleine schepen rapport? Grote schepen gaan overigens ook (nog) niet failliet omdat staat en bank dat tegenhouden.

En dan:

Weliswaar heeft het ladingaanbod zich hersteld,

* Dat is maar zeer ten dele waar, en vermoedelijk ook tijdelijk.

maar er is overcapaciteit van laadruimte waardoor de tarieven onder druk staan. Deze situatie kan nog enige jaren duren voordat de balans tussen vraag en aanbod is hersteld.

* Het is maar de vraag of dat gebeurt. Wij denken dat er een structurele overcapaciteit gecreëerd is (daarom moet perse dat Seine Nord kanaal er komen, waar geen enkele interesse voor is vanuit het Franse bedrijfsleven).

Van vernieuwing van de vloot is nog nauwelijks sprake.

* We hebben het over kleine schepen dan weten we toch dat dat helemaal niet Kan. Daarom willen wij BEHOUD van de bestaande schepen. Zelfs de verladers weten nu dat ze niet meer nieuw gebouwd kunnen worden.

Naast schaalfactoren zijn er tal van oorzaken debet aan het feit dat de kleine vloot sterk is verouderd. De gemiddelde leeftijd van een klein schip bedraagt 60 jaar en de scheepsmotoren hebben een ouderdom van zo'n 30 jaar.

* Dit is onzin. Door de SI vernieuw je constant delen van je schip. Ook die leeftijd van de motoren blijkt niet te kloppen, dat geeft men ook toe tijdens het gesprek. Wij kennen er velen met een nieuwe motor. Bovendien als je de motor reviseert is ie gelijkwaardig aan nieuw. DAT IS DE KRACHT VAN DE BINNENVAART: DUURZAAMHEID!!! (dat leek tijdens het gesprek uiteindelijk onderschreven te worden)

Dan is er nog een schema in het rapport wat inmiddels geschrapt schijnt te zijn. Daarin waren schepen tot 400 ton nog in 2009 gebouwd met een geplaatste motor uit 2000!

Dat er zulke fouten in zo'n rapport voorgekomen zijn is stuitend.

Figuur 3: Bouwjaar motorvrachtschepen en motoren voor droge ladingvaart

Laadvermogen klasse	Bouwjaar schepen			Bouwjaar motor		
	Minimum	Maximum	Gemiddeld	Minimum	Maximum	Gemiddeld
<250	1892	1986	1927	1941	1996	1969
250-400	1888	2009	1943	1926	2000	1973
400-650	1897	2009	1948	1938	2010	1977
650-1000	1891	2007	1957	1907	2009	1979
1000-1500	1899	2009	1960	1948	2009	1980
>1500	1901	2011	1989	1940	2011	1995

- Bekijk het schema goed. Dit is gewoon NIET WAAR!! DAT KUNNEN WIJ AANTONEN

Dan staan er nog heel vreemde dingen in zoals een voorstel om kleine schepen op LNG te laten varen terwijl dat absoluut niet aan de orde is. Absoluut onmogelijk, noch praktisch (waar kun je het laden) noch economisch...een gigantische investering ook voor grote nieuwbouwers!

De omzet van kleine schepen is relatief klein, de winst navenant. Hierdoor kan er onvoldoende kapitaal worden opgebouwd. Sommige schippers hebben weinig hypothecaire aflossing en kunnen voor relatief lage tarieven varen.

* Dit is alweer een misverstand en als men dat bij schippers had nagevraagd had men dat kunnen weten.

Het kapitaal dat is opgebouwd is vaak door de schipper/eigenaar in de verbetering van het schip geïnvesteerd, dat als het toekomstige pensioenkapitaal werd beschouwd.

Ook speelt de hoge leeftijd van schippers op kleine schepen een rol. Immers een schipper met zijn pensioen in zicht zal niet snel investeren in een nieuw schip. Een nieuw schip in dezelfde tonnage klasse kost zo'n 20 maal meer dan zijn oude schip.

- Het maakt niet uit hoe oud de eigenaar is niemand krijgt hier een krediet voor van de bank. Een schip voor zo'n bedrag is economisch niet haalbaar. Wij vinden het heel tendentius dat constant gedaan wordt alsof de hoge leeftijd van de eigenaars mede oorzaak van het probleem zou zijn. Hieronder volgt nog zo'n voorbeeld;

Men moet er niet aan denken als de kleinste schepen, die van 350-1000 ton, in de markt zouden wegvallen als gevolg van een te sterke veroudering van de vloot.

* Veroudering op zich is geen reden van wegvallen. Door constant net te doen alsof die veroudering automatisch een verslechtering inhoudt doet men de schepen en eigenaren geen recht.

Ook de personeelslasten drukken zwaar op de exploitatie van het kleine schip. Als eerste stap is per januari 2011 de binnenvaartwet aangepast en zijn de bemanningsregelingen enigszins versoepeld.

* Maar voor alleenvarende schippers is bijna niets gedaan, ondanks voorstellen vanuit de ASV. Bovendien is alle regelgeving gericht op de situatie binnen Nederland. Dat is een heel beperkte zienswijze en lost weinig op.

Nieuwe markten worden er op dit moment nauwelijks aangeboord. Door de veroudering van de oude vloot dreigt de kleine binnenvaart zijn 'groene imago' te verliezen, als het gaat om de uitstoot van CO2 emissies.

* Ook dit wagen wij sterk te betwijfelen en we hebben het gevoel dat het alweer een LOBBY IS VAN DE EVO. Tijdens het gesprek gaf men aan dat de metingen op een andere wijze verricht zouden worden zodat het nog maar sterk de vraag is of wij dat groene imago wel gaan verliezen. Bovendien gaven wij aan dat er nog veel meer redenen zijn. Beperking files, minder ongelukken (op de weg), minder geluidshinder en dergelijke. Heeft men daar zelfs niet over gedacht?

Tenslotte functioneert de logistieke organisatie van de droge binnenvaart niet efficiënt, er zijn veel partijen die in de logistieke keten hun eigen suboptimalisatie nastreven.

Toch is volgens veel ondernemers de kleine binnenvaart in de basis een betrouwbare modaliteit, die duurzaam (brandstofzuinig) en tegen concurrerende tarieven kan vervoeren.

* Wij zijn gedwongen afstand te doen van de schippersbeurs maar daardoor was er een veel betere logistieke organisatie!

De Voorstellen die er liggen zijn weer over de schipper, niet door de schipper bedacht zoals:

Voor de toekomst van het kleine schip moet worden ingezet op een structuurverandering.

Daartoe moeten goede voorwaarden worden geschapen, waardoor het voor particuliere ondernemers, binnenvaartrederijen, verladere en logistieke dienstverleners aantrekkelijk wordt om te investeren in de kleine vloot.

* De enige die investeert is de schipper zelf! De bevrachter die investeert heeft de schippers als lijfeigene. De schipper (en bank) HEEFT VERTROUWEN NODIG IN DE TOEKOMST. Dat kan alleen met

- ROSR regelgeving CCR dusdanig aanpassen dat het zinvol, werkbaar en betaalbaar is
- (Echte) markttransparantie
- En bodemtarieven

- ondersteund door marktordening

Ook hier weer iets waar we echt niets mee kunnen:

Een gemoderniseerde kleine binnenvaartvloot heeft kansen in nieuwe markten zoals het vervoer van recycling- en afvalstoffen.

* Als de tarieven juist zijn kan dat nu ook gewoon en is ook gebeurd maar.....DIT IS ALWEER EEN MISVERSTAND. Het gaat de klant alleen om zo goedkoop mogelijk. (vraag maar aan de bestuursleden van de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid)

En ook hier zal de 2^e Maasvlakte ons redden. Want men schrijft:

Vooraf in de containersector liggen grote kansen. Met de komst van de 2e Maasvlakte zal ook het aantal zeeterminals toenemen. Een hoge doorloopsnelheid en een duidelijke punt-punt relatie is dan essentieel. Die kan met kleine schepen van 90 containers (TEU) goed worden bediend.

* Wij hebben uitgelegd dat wij er niets mee opschieten als we bijvoorbeeld de goederen in Rotterdam moeten ophalen in plaats van bijvoorbeeld Antwerpen. Over de werking van de 2^e Maasvlakte wordt wel heel erg positief gedaan. Wij geloven niet dat het, in ieder geval voor de kleine schepen, veel zoden aan de dijk zal zetten. In ieder geval kijkt men in alle gevallen veel te veel binnen de landsgrenzen, alsof wij niet bij uitstek internationaal opererende bedrijven hebben. Bovenbiedt 90 TEU....Het ging ook om het behoud van de diversiteit van de vloot. Dat zien wij niet terug in dit verhaal.

Daar sluit ook het volgende op aan:

De kleine binnenvaart zou zich ook structureel moeten richten op palletvervoer, zoals de distributie van bouwmaterialen en stadsdistributie.

Binnen de categorie kleine schepen tekent zich een tendens van differentiatie en specialisatie af, waardoor de vraag naar schepen van 1000-1500 ton zal toenemen. Door diverse marktpartijen wordt bevestigd dat er momenteel een grote behoefte is aan Europaschepen in de klasse van 1000-1500 ton. Die vraag wordt ook versterkt door de opwaardering van een aantal waterwegen, waardoor in de nabije toekomst een groot deel van de Nederlandse vaarwegen kunnen worden bereikt met schepen uit het segment 1000-1500 ton.

* Zo offeren we de kleinste schepen op voor het belang van het grote kleine schip (1500 ton)???????????

Dan hebben we dus nog heel wat ideetjes waar we het mee kunnen doen zoals:

Ook zal de behoefte aan schepen groeien die een beperktere diepgang hebben, waarmee wordt geanticipeerd op structureel lagere waterstanden in de toekomst.

* Dat lijkt ons toch nergens op gebaseerd!! Je kunt ook gewoon minder laden. Zeker bij de schepen tot 1500 ton lijkt ons dit echt niet aan de orde

of

Innovatie in de binnenvaart wordt een belangrijk item, om o.a. brandstofzuinig- en milieuvriendelijk te varen en in te spelen op nieuwe markten.

* Dat gaat ons redden? Nog nooit zo'n vraag van een verlader gehad!

En iets vaags als

Inzetten op schaalvergroting en specialisatie

- Grote mogelijkheden nieuwbouw van 1500 ton/ 90 TEU schepen
- Kempenaars: nieuwe scheepsconcepten toevoegen aan de bestaande productlijn
- Spitsen: niche markt

* hier kunnen we niets mee

de gevolgen van de CCR regelgeving is eindelijk doorgedrongen maar dan schrijft men

Centrale Commissie van voor de Rijnvaart (CCR) De overgangsregeling heeft het gevaar in zich dat de kleine vloot vroegtijdig wordt gesaneerd.

Wel is er de mogelijkheid om een beroep te doen op de hardheidsclausule. Hiermee wordt bereikt dat een eventuele sanering gefaseerd verloopt.

- kortom, strijdbaar klinkt het allemaal niet. We moeten vooral gefaseerd saneren! En hoe die hardheidsclausule na 1 januari 2012 gaat werken is natuurlijk rampzalig.

Vervolgens heeft men het alweer over de hoge leeftijd van de eigenaren.

Er is een nieuwe generatie ondernemers nodig voor het kleine schip. Het is zaak de aantrekkingskracht voor het werken op een klein schip te vergroten, door een nieuwe instroom van ondernemers/schippers in de kleine binnenvaart te stimuleren.

* Dat heeft geen zin als de randvoorwaarden niet veranderen. Wij hebben aangegeven dat wij het zelf aan starters zouden ontraden een klein schip te kopen als er niet snel het een en ander verandert. De toekomst is te onzeker, dus stimuleren zou onverantwoordelijk kunnen zijn.

Schippers zijn niet gevraagd om mee te denken, maar anderen wel zoals je kunt lezen uit het volgende: *Veranderend ondernemen*

De ondernemersorganisatie zal op den duur veranderen omdat er innovatieve binnenvaartschepen en koppelverbanden zullen worden gebouwd die worden ingezet voor de dagvaart (trajectvaart), waarbij aan het eind van de dag de complete bemanning kan worden gewisseld. Omdat voor de bemanning geen aparte slaapvoorzieningen nodig is, is er een optimale benutting van de laadruimte

*In Frankrijk bestaat dat al...de schippers die er op varen vinden het een drama! Bovendien...moeten we blij worden van nog meer concurrentievervalsing?

En dan...we moeten samenwerken roept men. Maar als wij uitleggen hoe dat in de afgelopen jaren (niet) gewerkt heeft ter verhoging van de tarieven dan blijft men ons het antwoord schuldig.

Tenslotte....last but not least wilden wij nu wel eens weten hoe dat met die meneer Mooren zit, die tenslotte 80.000 betaald zou krijgen om als coördinator de kleine binnenvaart erboven op te helpen. Hij blijkt inderdaad na die ene brief zo ongeveer niets meer gedaan te hebben en....werkt nu bij de...**EVO!!!**

Hoe zou het toch komen dat wij zo wantrouwend zijn?

**David Twigt
Sunniva Fluitsma**

Aanbevelingen hoofdrapport Klein schip:

Aanbeveling 1: aandacht voor binnenhavens en havenvoorzieningen

Maar de praktijk wijst uit dat voor de echt kleine vaarwegen de ASV er (soms samen met SP) alleen voor staat . Wij zien daar vooralsnog geen verandering in komen. En alweer praat men over een imagocampagne

Aanbeveling 2: modernisering bemanningsregelgeving

* Voor de echt kleine schepen gaat het ook om alleenvaartregeling. Daar zien we te weinig over. Verder kijkt men niet verder dan de landsgrenzen.

Aanbeveling 3: Stimuleren van de zij-instromer

Oprichten van een Opleiding en Ontwikkelingsfonds Met als doel de uitvoering van de onderwijs en examen te faciliteren, Ook in het netwerk van verladers zal verdergaand moeten geïnvesteerd om de binnenvaart op de agenda te krijgen.

* HET GAAT ONS NIET REDDEN EN wie gaat dat betalen?

Aanbeveling 4: oprichting van een 'Innovatie platform'

Toch is er op dit moment behoefte aan nieuwe schepen in de categorie 1000-1500 ton. Medio 2011 zet een Nederlandse rederij een aantal nieuwe schepen van 1500 ton (90 TEU) in de markt.

Het oprichten van een 'Platform van Innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen door:

Het bundelen en verbreden van kennis door het samenbrengen van lopende de initiatieven zoals Maatwerk Advies voor Verladers en Milieu Prestatie Contracten;

Het introduceren van de technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken;

Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren

* DE AANDACHT GAAT NU AL JAREN UIT NAAR INNOVATIES ONDERTUSSEN VERLIEZEN WE HET WAARDEVOLS WAT WE HEBBEN.

Aanbeveling 5: aanpassingen van het pakket van wettelijke technische voorzieningen

5A. Crises-hardheidsclausule verlengen tot 2015-2016

5B. Zwartboek opstellen van technische voorzieningen die niet realistisch zijn qua investering en nut en noodzaak.

5C. Zwartboek voorleggen aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), ter besluitvorming over niet realistische voorzieningen

* Geen zwartboek maar andersom werken: vernieuwen bij om- ver of nieuwbouw tenzij er duidelijk is aangetoond waarom een maatregel ingevoerd zou moeten en kunnen worden.

Aanbeveling 6: Monitoren

Onderzoek naar de ondergrens van het aantal kleine schepen dat minimaal nodig is om aan de huidige en toekomstige vraag naar lading te voldoen. Een periodiek monitor als instrument voor het nemen van maatregelen.

* DIE ONDERGRENS IS AL LANG BEREIKT! EVO ideetje??

Het inzicht in de droge binnenvaartmarkt zou kunnen worden vergroot wanneer de transparantie wordt vergroot in de aard van de logistieke dienstverlening en de wijze waarop transacties tot stand komen. Voor nieuwe klanten en voor het aanboren van nieuwe markten kan dit van doorslaggevend belang zijn om te kiezen voor multimodaal vervoer.

* Er is ons al jaren (echte) markttransparantie beloofd. Wanneer komt die er nu eens?

Hieronder volgen de rest van de aanbevelingen waarbij wij ook duidelijk hebben aangegeven dat wij van al dat samenwerken geen wonderen verwachten. Op de ASV site zou de gedetailleerde opmerkingen per onderwerp van de ASV geplaatst kunnen worden. Die hebben wij ter plekke nogmaals uitgereikt. (Als je geïnteresseerd bent dan stuur ik ze op)

Aanbeveling 7: Samenwerking in de keten

7A. Samenwerking faciliteren door de keten transparanter te maken, te weten:

- Inzicht in geografisch operatiegebied;
- Aard dienstverlening (door to door transport);
- Omvang vaargebied;
- Overslag- en opslagmogelijkheden.

7B. gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden

De CBRB vervoersvoorwaarden vormt hiervoor een kader.

Verantwoordelijk: brancheorganisaties

Aanbeveling 8: verbetering stimulerings- en fiscale regelingen

8A. Stimulering

De MIA en EIA als kader te gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen voor een periode van 4 jaar, waarbij er een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld als een vaste financiële bijdrage en niet meer als fiscale aftrekpost.

8B. Willekeurige afschrijving

Willekeurige afschrijving structureel maken, zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd. Dat moet je niet willen

8C. Fiscale regimes in zeevaart onderzoeken

Een onderzoek starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart. 8D. 'Samenwerking tussen 'jong en oudregeling

Een stimulans voor de startende ondernemer waarbij de stakende ondernemer de mogelijkheid heeft mee te financieren in de nieuwe onderneming.

8E. Handleiding voor een businessplan

Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.

8F. gestaffelde stakingsvrijstelling

De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen enigszins verbeteren met een progressiever systeem van stakingsaftrek, naar leeftijd of tonnage.

8G. Waarborgfonds

Een fonds oprichten voor het kopen, opleggen en conserveren van schepen, om in geval van de vraag naar ladingcapaciteit weer in de markt te zetten.

Verantwoordelijkheid 8A, B, en F: Ministerie van I&M; Ministerie van Financiën; Ministerie van EL&I

Verantwoordelijkheid 8D en G: markt

Verantwoordelijkheid 8 C, E: Brancheorganisaties

Herhaling van de promotie en communicatie boodschap is belangrijk om het kleine schip te promoten als een interessante en kansrijke bedrijfstak, waardoor meer mensen worden geïnteresseerd op of met een klein schip te gaan varen.

Aanbeveling 9: versterking van het promotie en communicatienetwerk

9A. Continuering van de imagocampagne na 2011 en verbreding van de doelgroep

9B. Digitaal handboek breed promoten en koppelen aan websites belanghebbenden.

Doorontwikkeling van dit project door verbreding doelgroep.

Verantwoordelijk: binnenvaart brancheorganisaties

* Daar horen wij nu al jaren over.

- Het aantrekken van een coach die tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij o.a. het opzetten van zijn onderneming;
- loonsuppletie maatregelen om de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, financieel tegemoet te komen gedurende zijn opleiding. Hiervoor zou een Opleiding en Ontwikkelingsfonds moeten worden opgericht.

Nederland volgt hiermee de mogelijkheden van de Europese regelgeving.

:

- financieel tegemoet te komen van de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, gedurende zijn opleiding;*
- Certificering is van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen;*
- Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie.*

Opmerkingen ASV naar aanleiding van de aanbevelingen hoofdrapport kleine schip		
Aanbeveling	opmerking	conclusie
<p>Aanbeveling 1 : Behoud, beheer en onderhoud havens en ligplaatsen Het integrale belang van professioneel havenbeheer en onderhoud van ligplaatsen onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse vereniging Binnenhavens (NVB) en Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB'.</p>	<p>Is dit niet iets wat nu ook al gedaan zou moeten worden? De ASV mist die inzet nu juist vaak in het kleine vaargebied en voelt zich gedwongen zelf daar regelmatig actie op te ondernemen (Noord-Holland en Zuid-Holland) zoals men in de pers heeft kunnen vernemen. Waar is de vereniging Schuttevaer in dit verband?</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling.</p>
<p>Aanbeveling 2: Stimuleren multimodaal vervoer Bedrijven op natte bedrijven terreinen die geen gebruik maken van vervoer over water stimuleren dan wel faciliteren dat de water infrastructuur wordt benut of dat bedrijfsverplaatsing mogelijk wordt gemaakt.</p>	<p>Daar aansluitend zou men eens kunnen kijken hoe de situatie in België is waar bedrijven dan wel gefaciliteerd worden om zich langs de vaarweg te vestigen maar dan ook werkelijk per schip moeten vervoeren.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling.</p>
<p>Aanbeveling 3: structurele aanpassing bemanningsregelgeving Een onderzoek te starten om de Bemanningsregelgeving aan te passen aan de stand der techniek en de eisen van de (toekomstige) tijd, die inspeelt op de toekomstige generaties nieuwe schepen. Eén en ander zal ook afgestemd moeten worden met Europese regelgeving, dan wel input ervoor moeten zijn.</p>	<p>Wat de ASV verbaast is dat hierin de kwestie van de problematiek met alleen varende schippers helemaal niet aan de orde komt. Ook daar zou verlichting voor kunnen gelden, waarbij men streeft naar gelijktrekken van regelgeving (ook door internationale contacten). Maar ook zou men opnieuw kunnen kijken of alleenvaart mogelijk zou kunnen zijn in heel Nederland (ook op de Westerschelde bijvoorbeeld) Bij de door de bedrijfstak ingediende wijzigingsvoorstellen zat een uitgewerkt ASV-voorstel ter synchronisering van de alleenvaar-regeling, wat door de andere organisaties om onduidelijke redenen uiteindelijk niet mee ingediend werd.</p>	<p>De ASV wil deze aanbeveling uitbreiden wat betreft alleen varende schippers. "waarvoor de wijzigingsvoors tellen in uitgewerkte vorm klaarliggen.</p>
<p>Aanbeveling 4: versoepeling rusttijd eenmansvaart</p>	<p>Het is een heel beperkt voorstel, maar misschien dat het net een individu helpt. : Ook het maximum aantal werkuren, omschreven in x-uren per week, is niet werkbaar voor schepen op langere trajecten, aangezien voor het bereiken van de bestemming per week 3 rustdagen genomen moeten worden, dan wel max. 7 uur per dag varen, waardoor het economisch en praktisch volledig onhaalbaar wordt.</p>	<p>Hiervan uitgaande, ondersteunt de ASV deze aanbeveling.</p>
<p>Aanbeveling 5: wettelijk verankeren praktijkexamen Praktijkexamens voor de kwalificatie voor schipper en matroos wettelijk vaststellen in 2012</p>	<p>Om voor de zij-instromer zijn vaarbevoegdheid voor de binnenvaart te verkrijgen, is een nieuwe opzet van het praktijkexamen noodzakelijk. Hierbij wordt de benodigde vaartijd voor schipper en matroos teruggebracht van 4 jaar naar 1 jaar.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling mits dit voor alle scheepsgroottes zou gelden.</p>

<p>Aanbeveling 6: oprichting van een Opleiding en Ontwikkelfonds Het oprichten van een Opleiding en Ontwikkelfonds met als doel de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, financieel tegemoet te komen gedurende zijn opleiding.</p>	<p>Een opleidings- en ontwikkelingsfonds wordt doorgaans betaald door het bedrijfsleven, de schippers dus. Hoewel zo'n fonds zinvol kan zijn lijkt ons dat nu op dit moment niet bepaald een redmiddel voor de bestaande kleinere binnenvaart, en men krijgt er weer een kostenpost bij.</p> <p>Men zou de aanbeveling kunnen ondersteunen, onder voorwaarde, dat het uit de algemene middelen gefinancierd wordt, maar die kans lijkt ons klein</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling vooralsnog niet.</p>
---	--	--



<p>Aanbeveling 7: vergroting didactische kwaliteiten praktijkbegeleider De didactische kwaliteiten van een leermeester aan boord van een schip moeten worden verbeterd, door de opleiding tot leermeester verplicht te maken. Certificering is nodig van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen.</p>	<p>Dit rapport gaat over het kleine schip. We weten dat leermeesters toch vooral op grotere schepen actief zijn. Dit lijkt ons nu zeker geen prioriteit.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling (vooral nog) niet .</p>
<p>Aanbeveling 8: het aantrekken van een coach Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie. De benodigde financiële middelen voor een coach kunnen worden afgedekt uit een Opleiding en Ontwikkelingsfonds;</p>	<p>Een opleidings- en ontwikkelingsfonds wordt doorgaans betaald door het bedrijfsleven, de schippers dus. Hoewel zo'n fonds zinvol kan zijn lijkt ons dat nu op dit moment niet bepaald een redmiddel voor de bestaande kleinere binnenvaart, en men krijgt er weer een kostenpost bij. Daarnaast blijft het zo dat je een zij-instromer kan coachen maar als een klein schip geen toekomstmogelijkheden heeft, omdat we die niet creëren dan is zo'n zij-instromer daar niet mee geholpen.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling (vooral nog) niet . Het heeft pas zin als een klein schip een toekomst heeft.</p>
<p>Aanbeveling 9: inzicht in de technische staat van de vloot Inzicht is nodig in de technische staat van de kleine vloot om een inschatting te krijgen van de te verwachten investeringen. Op basis daarvan kan worden besloten: sloop of sanering van het oude schip.</p>	<p>Er vanuit gaande dat de experts de afgelopen jaren hun werk goed gedaan hebben is de hele vloot technisch in orde. Waar we het hier over hebben is regelgeving waarvan nut en noodzaak niet aangetoond zijn. Het is voor de ASV onverteerbaar als daardoor schepen gesloopt zouden worden, cq schippers zich diep in de schulden zouden moeten steken. Ten slotte het Duitse rapport ligt er al jaren en is nooit weersproken (ook niet door de CCR) . Een nieuw onderzoek werkt alleen vertragend in het behoud van de kleinere scheepvaart.</p>	<p>Inzicht in de technische staat is prima maar voor de ASV is sloop van schepen (zeker beneden de 1000 ton) geen optie</p>
<p>Aanbeveling 10: oprichten platform innovators Het oprichten van een 'platform van innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen. Uitgegaan wordt van een praktische werkwijze, waarbij aan de hand van thema 's of een potentiële deelmarkt vernieuwingen en innovaties worden uitgewerkt.</p>	<p>Ook het voorgaande rapport stond vol met innovatieve voorstellen waar meestal veel subsidie mee gemoeid was. Het heeft (zeker de bestaande) binnenvaart bitter weinig opgeleverd. Wat de ASV betreft is dit daarom geen prioriteit. Met zo'n vage omschrijving van de doelstelling hebben wij inmiddels geen vertrouwen meer in een positief resultaat. .</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling niet.</p>

<p>Aanbeveling 11: gelijkstelling van emissienormen De regelgeving voor de normen voor uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes dient voor de binnenvaart en de vrachtauto gelijkwaardig te zijn. Voorgesteld wordt om de CCR-norm voor binnenvaartschepen en een Euro-norm voor trucks, in juridisch opzicht gelijkwaardig te maken, dan wel tot een uniforme (nieuwe) norm te komen.</p>	<p>De ASV staat hier positief tegenover, indien dit inhoudt, dat op de weg nog toegelaten motoren van een eerdere Euronorm ook in de binnenvaart toegepast mogen worden, hetgeen bij de huidige CCR-norm niet is toegestaan. Tevens moeten er, voor de kleine binnenschepen, motoren beschikbaar blijven/komen van een vermogensklasse vanaf 200 kW.</p>	<p>De ASV staat hier positief tegenover mits aan de voorwaarden zoals hiernaast omschreven wordt voldaan.</p>
<p>Aanbeveling 12: Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren a. Het actief promoten van (geschakelde) vrachtwagen motoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur. b. Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen. c. het inzetten van Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie).</p>	<p>a. Het actief promoten van (geschakelde) vrachtwagen motoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur. Zie opm. betreffende vermogensklasse bij aanbeveling 11. Ook hier blijkt uit de tekst, waarop de aanbeveling slaat, dat voornamelijk wordt gedacht aan schepen richting 1500 ton. 700 Kw is een rendabel/gangbaar vermogen voor een schip van minimaal 1000 ton, laat staan 2 x 700 Kw. b. Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen. Dit voorstel verbaast de ASV hogelijk. Bij een presentatie bij de CCR in Straatsburg werd duidelijk dat de investering om op LNG (Of duel fuel) te varen gigantisch is. Bovendien moeten de schepen een klein vaartraject hebben vanwege de geringe beschikbaarheid van het product. Lijkt ons niet echt geschikt voor de 'flexibele' kleine vloot. c. het inzetten van Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie). Is allemaal leuk, maar redden we daar de kleine vloot mee?</p>	<p>Het lijken ons tamelijk zinloze aanbevelingen die, juist wat deze doelgroep, de kleine binnenvaart betreft weinig toe zal voegen aan de overlevingskansen. Daarom: geen prioriteit en de aandacht gaat niet naar waar die op gericht zou moeten zijn. Dus de ASV ondersteunt deze aanbeveling niet.</p>
<p>Aanbeveling 13: Verbreding Maatwerk Advies voor Verladers In samenwerking met het project 'Maatwerk Advies Verladers' actief op zoek naar nieuwe logistieke stromen en het introduceren van de nodige technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken.</p>	<p>De uitwerking hiervan is voor de ASV te onduidelijk om op te kunnen reageren</p>	<p>De uitwerking hiervan is voor de ASV te onduidelijk om op te kunnen reageren</p>

<p>Aanbeveling 14: logistieke dienstverlener als centrale spil</p> <p><i>De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur.</i></p> <p><i>Samenwerking en organisatorische schaalvergroting is echter primair een verantwoordelijkheid van de markt. Het proces kan worden gefaciliteerd via o.a. voorlichtingsbijeenkomsten en seminars, georganiseerd vanuit de branche-organisaties.</i></p>	<p>De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur. De klantgerichtheid, de logistieke dienstverlening, service en betrouwbaarheid, is dan het beste gewaarborgd. De bevrachter of het overslagbedrijf kan hierin de spil zijn. Maar ook een schipperscoöperatie of verlader (in geval van dedicated vervoer) kan zich profileren als een logistieke dienstverlener.</p> <p>ASV:</p> <p><i>Om de schipper nu weer ‘over te leveren’ aan de logistieke dienstverlener is niet nodig en gevaarlijk, aangezien de logistieke dienstverlener andere prioriteiten heeft of kan hebben dan winstgevend vervoer per schip, en is dus in strijd met de doelstelling van de ASV, het behoud van onafhankelijkheid’ waar de belangen van de individuele schipper voorop staat. ‘</i></p> <p><i>De ASV denkt dat als er een echt transparante markt is waar al het werk en beschikbare schepen zichtbaar zijn (een groot deel van) dit probleem opgelost is.</i></p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling niet, maar wil een werkelijk transparante markt</i></p>
<p>Aanbeveling 15: vergroting inzicht in logistieke diensten</p> <p><i>Inzicht vergroten in de keten van de droge binnenvaart door van bevrachters en coöperaties overzichtelijk en transparant de geboden diensten voor de klant in beeld te brengen, zoals:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <i>geografisch operatiegebied.</i> <input type="checkbox"/> <i>dienstverlening (door to door transport)</i> <input type="checkbox"/> <i>vaargebied</i> <input type="checkbox"/> <i>overslag- en opslagmogelijkheden</i> 	<p>(ASV) De ASV pleit voor markttransparantie maar verstaat daar iets heel anders onder als het hierboven beschrevene. Bij markttransparantie zou duidelijk moeten zijn welke tarieven er door de klant betaald worden, welke de tarieven de bevrachter rekent en welk werk er op de markt is (alles). Nu hebben de bevrachters (en samenwerkingsverbanden) alle marktmacht in handen omdat zij de prijzen bepalen en weten hoeveel werk er is. De schipper is afhankelijk van informatie van een partij met een strijdig belang.</p> <p>Voorstel ASV: (echte) markttransparantie en bodemtarieven, vastgesteld door het NEA (liefst gecombineerd met evenredige vrachtverdeling)</p>	<p><i>Onvoldoende qua markttransparantie</i></p>
<p>Aanbeveling 16: gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden</p> <p><i>Voor transparantie in de markt zijn gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden een essentieel instrument. De CBRB vervoersvoorwaarden vormt hiervoor een kader</i></p>	<p>De ASV vindt de gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden een goed idee, maar de praktijk is weerbarstig. Bevrachters bepalen zelf hun voorwaarden. Zolang de schipper geen marktmacht heeft zal het weinig opleveren. Hoe er met het huidige laad- en lostijdenbesluit wordt omgegaan, bewijst onze stelling.</p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling, maar gelooft er niet in dat dit ons veel zal opleveren</i></p>

<p>Aanbeveling 17: verbeterde subsidieregeling De MIA en EIA als kader te gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen met dien verstande dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er de komende 4 jaar een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld uit het VAMIL, MIA en EIA; - De toegekende financiën als een vaste financiële bijdrage worden uitgekeerd en niet meer als fiscale aftrekpost. 	<p><i>Dat de toegekende financiën als een vaste financiële bijdrage worden uitgekeerd en niet meer als fiscale aftrekpost ondersteunt de ASV van harte. .</i></p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling</i></p>
<p>Aanbeveling 18: handleiding voor een businessplan Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.</p>	<p><i>Businessplan: Het recente verleden met de crisis heeft bewezen, dat, zeker gezien de moeilijk voorspelbare ups en downs in de verhouding ladingaanbod – beschikbare scheepsruimte – tariefniveau, businessplannen a priori dienen om financieringsaanvragen erdoor te krijgen bij bankdirecties, met alle bekende gevolgen van dien. Meer realistische opzetten van businessplannen zijn een nobel streven, maar zullen eerder verwijzen naar een behoud onder redelijke voorwaarden van de bestaande vloot, dan naar vernieuwing daarvan, hetgeen de ASV-opstelling zal onderschrijven. De ASV had overigens begrepen dat dit er al lang zou (moeten) liggen</i></p>	<p><i>Geen prioriteit, Bovendien: De ASV had begrepen dat dit er al lang zou liggen</i></p>
<p>Aanbeveling 19: nieuw- voor oudregeling Een ‘nieuw voor oud regeling’ zou een stimulans kunnen zijn voor de startende ondernemer en biedt de mogelijkheid dat de stoppende (stakende) schipper zich als coach ontplooit en meefinanciert in de nieuwe onderneming. Een financiële vergoeding voor de functie van coach zou uit het Onderwijs en Ontwikkelingsfonds kunnen worden afgedekt (zie aanbeveling 6 en 8).</p>	<p>Zie opmerkingen bij aanbeveling 6 en 8</p> <p><i>Kan dit niet evt. uit de I.O.A.Z.-regeling gefinancierd worden, ter ondersteuning van het inkomen van de schipper, die zijn bedrijf beëindigt en een te laag pensioen of inkomen heeft tot aan zijn AOW.? Zodat het niet door de bedrijfstak hoeft te worden opgebracht.</i></p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling, behalve het deel van de vergoeding van de functie van coach, zie aanbeveling 6 en 8</i></p>

<p>Aanbeveling 20: Willekeurige afschrijving Willekeurige afschrijving structureel te maken zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd.</p>	<p>Dit is een vreemde aanbeveling. Nu al worden schepen vaak tot 0,- afgeschreven waarbij de schipper bij het 'afrekenen' met de fiscus uiteindelijk veel meer kwijt is dan wanneer hij gewoon belasting over winst had betaald. Deze 'zelfbescherming' wegnemen lijkt de ASV onverstandig. Overigens...waar geen winst gemaakt wordt is dit natuurlijk ook niet aan de orde.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling niet.</p>
<p>Aanbeveling 21: fiscale regimes in zeevaart onderzoeken Een onderzoek te starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes, die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart. Een analyse is nodig naar de realiseerbaarheid op langere termijn, waarin aspecten zoals staatsteun en vergelijkbare regelingen die in België worden toegepast, worden onderzocht.</p>	<p>Is hier een onderzoek voor nodig? Ligt dit niet ergens ter inzage? ook hier wordt weer gesproken over een analyse voor de toepasbaarheid op lange termijn, hetgeen het verdwijnen van de vloot kleinere schepen niet zal voorkomen.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling maar..... het zal het verdwijnen van de vloot kleinere schepen niet voorkomen. Dus gezien de inzet van dit rapport beschouwen we het niet als erg zinvol</p>
<p>Aanbeveling 22: gestaffelde stakingsvrijstelling De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen uitbreiden: ☑ verkorting van de termijn van 36 maanden bij de optie voor geruisloze overgang ☑ verhoging van de stakingsfaciliteiten binnen het thans beschikbare fiscale budget, gestaffeld naar leeftijd van de ondernemer en/of scheepsgrootte</p>	<p>De ASV is voor een hogere stakingsvrijstelling.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling</p>

<p>Aanbeveling 23: continuering campagne <i>Onderdelen van imagocampagne moeten ook na beëindiging van het project Klein Schip worden gecontinueerd en waar mogelijk gecombineerd dan wel geïntegreerd met andere educatieve projecten en promotie activiteiten. Daarmee kan de doelgroep worden verbreed en het imago onderdeel worden benut voor zo lang dit nodig is.</i></p>	<p><i>‘ Een imagocampagne is nodig om het varen op of met een klein schip te stimuleren, door het kleine schip te promoten als een professionele, innovatieve en kansrijke bedrijfstak’ Dit klinkt goed maar dan moet je er eerst voor zorgen dat die mensen ook werkelijk een kans maken op zo’n schip. Dat betekent dat men met recht vertrouwen moet kunnen hebben in de toekomst. Het lijkt de ASV dus zinvoller om middelen in te zetten om die randvoorwaarden te verbeteren dan om een campagne te bekostigen ...waarvoor?’</i></p>	<p><i>Dit is een zinloze aanbeveling als er niet eerst voor zorggedragen wordt dat de CCR eisen het voortbestaan van bestaande schepen niet blokkeert, en er een boterham in de binnenvaart te verdienen valt (fatsoenlijk tarief).</i></p>
<p>Aanbeveling 24: versterking communicatienetwerk digitaal handboek  <i>Onder de aandacht brengen aan de belanghebbenden, waaronder overheden, branche organisaties en onderwijsinstellingen. Koppelen aan websites belanghebbenden.</i>  <i>Doorontwikkeling van dit project door verbreding van de doelgroep.</i></p>	<p><i>Ook het voorgaande rapport stonden soortgelijke voorstellen waar meestal subsidie mee gemoeid was. Het heeft (zeker de bestaande) binnenvaart bitter weinig opgeleverd. Wat de ASV betreft is dit daarom geen prioriteit. Het zal ook niet geheel zinloos zijn, maar om nu te zeggen dat dat de kleine schepen erdoor gaat slepen....</i></p>	<p><i>het zal het verdwijnen van de vloot kleinere schepen niet voorkomen. Dus gezien de inzet van dit rapport beschouwen we het niet als erg zinvol</i></p>

Eindconclusie: Opmerking vooraf betreffende het rapport: Op meerdere plaatsen in het rapport blijkt, dat alleen schepen tussen de 1000 en 1500 ton blijkbaar nog gezien worden als schepen met toekomst, zowel qua exploitatie als rentabiliteit en nieuwbouwmogelijkheden. En dat terwijl er nu eindelijk in de hele maatschappij een roep komt om de ECHT kleine schepen te laten blijven bestaan. Het is eigenlijk diep droevig dat daar zo aan voorbij gegaan wordt in een rapport wat daar juist over zou moeten gaan. In dit rapport zien wij helemaal niets wat de (startend) schipper op een schip kleiner dan zo’n 800 ton enig hoop laat staan vertrouwen in de toekomst geeft. Als zelfs de intenties er al niet zijn om hen te behouden! Dit neemt de ASV de verantwoordelijken van dit rapport bijzonder kwalijk. We hebben het hier over koude sanering.

Dit is nu het derde rapport over het behoud van de kleine binnenvaart, en voor de ASV is het meer van hetzelfde. De ASV mist in de voorstellen de wil cq de daadkracht om werkelijk iets te doen aan de positie van de (bestaande) kleine binnenvaart. Zeker de individuele schipper staat in de rapporten behoorlijk in de kou. Die voelt zich hierdoor niet geholpen. Veel zaken spelen op lange termijn, zijn niet zozeer profijtelijk voor de schipper als wel voor de (coördinerende, uitvoerende, initiërende, implementerende of wat dan ook) organisatie. Het is niet voor niets dat de uitspraak is: er wordt veel verdiend aan de binnenvaart, helaas niet door de binnenvaart. Extra wrang is het feit dat nadat we eerst jarenlang horen dat het wel meevalt met de klein(st)e binnenvaart, we nu zien dat die eigenlijk in het hele verhaal nauwelijks nog voorkomt. Klein begint nu kennelijk bij 1.000 ton. De ASV betwijfelt ten sterkste of er onder de schippers van de kleine binnenvaart draagvlak zou zijn als men zou vragen of hiermee de toekomst van de kleine binnenvaart gewaarborgd wordt. “

Antwoord aan de heer Kortenhorst

De heer Kortenhorst heeft een mail gestuurd naar David en Sunniva naar aanleiding van het tot stand komen van de BinnenvaartUnie (of iets dergelijks) .

Onderstaande is daarop het antwoord.

Het klinkt wat vreemd, dat wij de heer Kortenhorst tutoyeren. Het leek echter het meest natuurlijke aangezien de mail van de heer Kortenhorst ook in de jij-vorm was geschreven.

Beste Roland,

Ik reageer hierbij namens de ASV op de mail die je stuurde, 9 november jongstleden waarin je sprak over een formele uitnodigingsbrief die wij binnenkort kunnen verwachten van de nieuwe federatieve vereniging.

Zoals je weet vanuit ons gesprek staan wij open voor gesprekken over samenwerking. En we stellen het op prijs dat je nu via deze weg wederom contact zoekt. Het is inderdaad jammer dat er, zoals je al schreef, tussendoor verder geen contact meer is geweest nadat ik zo veel stukken vanuit de ASV heb doorgestuurd. Wij zouden het op prijs stellen als er een inhoudelijke reactie kwam op de door ons opgestuurde stukken. Wat zijn de raakvlakken die je ziet, waar zitten de pijnpunten?

Ondertussen blijken er helaas al verhalen de ronde te doen (uit zeer betrouwbare bron) als zouden wij een uitgestoken hand niet aangenomen hebben en als zouden wij een uitnodiging ontvangen hebben van jou. Ik ben er van overtuigd dat je inmiddels van deze verhalen op de hoogte bent, omdat je je voelhorens in dit wereldje wel uitgestoken zult hebben.

Het is jammer dat ik daardoor genoodzaakt word dit te weerspreken, zoals je zult begrijpen, omdat dit niet aan de orde is, en ik moet voorkomen dat wij achteraf te horen krijgen dat de ASV het af heeft laten weten. Kortom....wij worden gedwongen hierover uitspraken te doen.

Dat alles maakt de samenwerking die nog moet beginnen niet makkelijker.

Ik wil je er aan herinneren dat wij hebben gevraagd alvast werkelijk op een aantal fronten samen te werken om een natuurlijk proces tot samenwerking vorm te laten krijgen. Daar hebben wij niets meer van vernomen.

Was het rapport over de kleine schepen niet een uitgelezen kans geweest, bijvoorbeeld?

Ik weet ook dat wij in het gesprek uitvoerig over de noodzaak van markttransparantie hebben gehad. En net als de heer Kraaijeveld was je er van overtuigd dat die er moet komen. In de 2 punten die je nu beschrijft zie ik daar weinig van terug. tenminste...niet in de beleving van markttransparantie wat de ASV betreft..

Statuten

Je schrijft over de statuten die bijna tot stand gekomen zijn. Het is je goed recht op deze manier te werken. Maar als men echt hecht aan een samenwerking of zelfs deel uitmaken van de vereniging met/door de ASV dan is het niet bevorderlijk dat pas te doen op het moment dat de statuten gereed zijn.

Het zou aan te bevelen zijn geweest tussendoor eens met elkaar van gedachten te wisselen waar de statuten aan zouden moeten voldoen, bijvoorbeeld. Komen de statuten tegemoet aan de belangen van de eigenaars van oude en kleinere schepen?

In welke zin wordt de identiteit van de ASV gewaarborgd bij het deel uitmaken van een vereniging? Dit lijken ons allemaal heel belangrijke vragen waar wij helaas niet over van gedachten hebben kunnen wisselen.

Nu worden wij gedwongen in te stappen in iets waar wij geen enkele invloed op hebben of...te weigeren.

En dan zitten we natuurlijk nog met de tijd die wij nodig hebben om het met onze leden kort te sluiten.

Het is een wonderlijk manier om een samenwerking tot stand te brengen. Maar dan....In het verleden zijn deze zaken altijd zo gegaan. Het convenant bijvoorbeeld mochten wij alleen tekenen en meebetalen. Wij zijn verder buiten iedere vorm van overleg gehouden. Wij begrijpen dat het verleden het verleden is maar we meenden toch te hebben begrepen dat het nu allemaal anders zou gaan.

Daarnaast mag inmiddels duidelijk zijn dat wij als ASV ook echt een meerwaarde willen zien in deze nieuwe vereniging. Wij zijn daar op dit moment niet van overtuigd. Zo horen wij geluiden, ook van niet-leden, dat de ASV zich niet aan moet sluiten omdat anders dat specifieke geluid geheel verloren zou gaan. En dat zouden wij natuurlijk niet willen.

Tenslotte....de leden bepalen natuurlijk welke weg wij bewandelen. een democratisch besluit kost tijd. Diezelfde leden hebben door de huidige gang van zaken niet bepaald het gevoel dat wij hier maar meteen in moeten stappen, zoals je misschien wel zult begrijpen.

Kortom...je weet waar wij staan. Wij wachten de uitnodiging af maar zullen ons zoals je zult begrijpen niet onder (tijds)druk laten zetten om overhaast te reageren.

Ik hoop je hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

met vriendelijke groet,

namens de ASV

Sunniva Fluitsma

WBR

Dit communiqué beperkt zich tot een algemene weergave van het besprokene. Zodra het verslag door de vergadering is vastgesteld, zal dit onder de belanghebbenden verspreid worden.

Overlegstructuur Havenbedrijf (HbR) – Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam (WBR)

De frequentie van het overleg wordt aangepast. Voorlopig worden twee overleggen per jaar gehouden.

Belangrijkste constatering is dat er geen zaken blijven liggen tussen twee overleggen in. Voorstel van de havenmeester is om tot het volgende overleg in april 2012 te kijken hoe de zaken lopen.

Stand van zaken wacht- en ligplaatsen

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. geeft stand van zaken aan de hand van een powerpoint presentatie met betrekking tot modificaties wacht- en ligplaatsen. Het betreft Frisohaven zz, Welplaathaven, 2^e Petroleumhaven en wachtplaatsen Hartelkanaal. Via aanbesteding zal het project uitgevoerd gaan worden. De planning 2012 is per kwartaal vastgesteld. Afgesproken wordt dat als de exacte invulling bekend is dat dit aan de regiovertegenwoordiger van KSV, de heer J. Kruisinga, wordt voorgelegd.

Binnenhavengeld Dordt

De samenwerking tussen Havenbedrijf Rotterdam N.V. en Dordt die per 1 juli 2011 van start is gegaan behelst voorlopig alleen de nautische beheerstaken. Het heffen en innen van Binnenhavengeld hoort niet bij deze eerste fase. In de tweede fase van de samenwerking, volgens de huidige planning uiterlijk vanaf 1 juli 2013, zal dat wel het geval zijn. Nadere informatie volgt.

Drinkwater Dordt

De leveranties van drinkwater aan de binnenvaart in Dordt is voorlopig nog een verantwoordelijkheid van de gemeente Dordrecht. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. heeft daar geen invloed op of zeggenschap over. Eventuele vragen of verzoeken met betrekking tot de leveranties van drinkwater aan de binnenvaart in Dordt dienen met de gemeente Dordrecht te worden opgenomen.

Nieuw binnenhavengeld beleid

Ingangsdatum staat voor nu gepland op 1-1-2013. Doelstelling is in het nieuwe beleid te factureren over de daadwerkelijk geladen en geloste tonnen. Daarnaast wordt in Portbase een opgave gebouwd om e.e.a. soepel te laten verlopen. Over beide zaken bestaat overleg met de havens van Amsterdam, Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen, met als doelstelling op termijn gebruik te maken van dezelfde systemen. Medio december 2011 of medio januari 2012 wordt de klankbordgroep binnenhavengeld bijeen geroepen.

AIS-pilot / binnenhavengeld beleid

De pilot is uitgesteld en wordt in aangepaste vorm uitgevoerd in het voorjaar van 2012. In de pilot worden overgeslagen volumes betrokken, verificatie van aanwezigheid in de haven en gebundelde facturatie. E.e.a. heeft als doel de uitgangspunten van het nieuwe beleid in de praktijk te testen, om onvoorziene (en ongewenste) consequenties vroegtijdig te signaleren.

Spitsregiem Botlekbrug

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. geeft stand van zaken aan de hand van een powerpointpresentatie. De havenmeester spreekt zijn waardering uit voor alle betrokkenen inzake realisatie. Vanwege het aangepaste spitsregiem is gebleken dat een groot aantal binnenvaartschepen zonder opening van de Botlekbrug kunnen passeren.

Spudpalengebruik

Over het algemeen moeten de havengebruikers wennen aan het fenomeen spudpaal. Er zijn nu zeven extra spudpalenplaatsen aangewezen. De branche spreekt de wens uit om meer plaatsen te kunnen gebruiken. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. wil een onderzoek doen naar effecten spudpalengebruik en wil de branche hierbij betrekken. Na het onderzoek kan eventueel uitbreiding spudpalenlocaties overwogen worden.

VTS kanalen

Het WBR geeft aan dat er overbelasting is op de VTS kanalen in de sector Eemhaven en sector Botlek.

De havenmeester geeft aan dat opnieuw naar de communicatieprocedures gekeken zou moeten worden. Door het gebruik van AIS zijn bepaalde meldingen wellicht niet meer noodzakelijk. Het aanpassen van de sectorgrens lijkt in ieder geval geen afdoende oplossing.

Website PortofRotterdam.com afmeerplaatsen & faciliteiten

De website is geactualiseerd. Dit wordt in de vergadering getoond aan de hand van het internet.

Merwehaven

De binnenvaartbranche meldt dat veelvuldig gebruik gemaakt wordt van de Merwehaven als wacht- of ligplaats. In de dagelijkse praktijk nemen veel bunkertankers ligplaats in de Merwehaven in verband met gebrek aan voldoende ligplaatsen in de directe omgeving.

Aanpassing Breddiep

Het Breddiep wordt mogelijk verbreed. Er loopt op dit moment een intern onderzoek in verband met effecten op de stroming. In de loop van 2012 worden de vervolgstappen bepaald. De stakeholders worden betrokken bij zowel het onderzoek als de eventuele vervolgstappen.

Verkorte cursus economie

De Griekse Crisis

Het is een mooie dag in een klein Grieks dorpje.

De straten zijn leeg; het zijn slechte tijden, want een ieder heeft schulden, en allen leven op de pof.

Dan rijdt een welgestelde Nederlandse toerist het Griekse dorp in en stopt bij een klein hotelletje.

Hij vertelt de eigenaar dat hij graag de kamers wil bekijken om er misschien voor een nacht een kamer te huren, en legt als onderpand 100 Euro op de balie.

De eigenaar geeft hem een paar sleutels.

Als de bezoeker de trap op is, pakt de hoteleigenaar het geld, rent naar de slager en betaalt zijn schulden.

De slager neemt de 100 Euro, loopt de straat uit en betaalt de boer.

De boer neemt het geld en betaalt zijn rekening bij de koelopslag.

De man daar neemt het geld en rent naar de kroeg om zijn drankrekening te betalen.

De kroegbaas schuift het bedrag door naar een aan de bar zittende prostituee, waarbij hij nog schulden had.

De prostituee rent naar het hotel om daar haar uitstaande rekening van 100 euro te betalen.

De hotelbaas legt het geld weer op de balie.

Op dat moment komt de toerist de trap weer af, pakt het geld van de balie en geeft aan dat de kamers hem niet aan staan en hij verlaat het dorp.

Niemand heeft iets geproduceerd.

Niemand heeft iets verdiend.

Iedereen is zijn schulden kwijt en ziet de toekomst met optimisme tegemoet.

Zo, nu weten jullie hoe het zit.

Zo eenvoudig werkt het reddingspakket !

Wat is economie toch een mooi vak

Het ASV bestuur

Bron, gelezen