



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud nieuwsbrief december 2013

1. Voorwoord
2. Hoorzitting CCR
3. Verslag OTNB
4. Reactie ASV Naiades II
5. Reactie ASV op onderzoek naar markttransparantie
6. Gezamenlijk persbericht CDNI
7. Ingezonden brief aangaande afvalafgifte
8. Koninklijk besluit België met betrekking tot kostprijs
9. De parabel van de kikker
10. Hoorzitting spitsuursluiting brug in Boskoop
11. Besprekingsverslag van KSV overleg Donge oevers
12. Persbericht van Gorinchem Solidair over Woelsewaard
13. Werkwijze ministerie Infrastructuur en Milieu

Uitnodiging Nieuwjaarsborrel

Welkom op 11 januari 2014!

Hierbij wil de ASV u van harte uitnodigen om samen afscheid te nemen van het enerverende jaar 2013 en het glas te heffen op het verwachtingsvolle jaar 2014.

U bent vanaf 14.00 uur van harte welkom op het Luxe Motorschip MEDIO.

Te vinden in de Belcrumhaven te Breda.

Adres: Veilingkade 24

4815 HC Breda

Om ongeveer 17.00 uur verwachten wij de Nieuwjaarsborrel af te sluiten.

Om goed voorbereid te zijn willen wij graag weten of u aanwezig zult zijn, en met welk aantal personen u de feestvreugde zult verhogen.

Wij verheugen ons op een fijne middag waar we ongedwongen bij kunnen praten onder het genot van...

Tot 11 januari 2014!

Namens het bestuur en denktank van de ASV

Aanmelden bij Paul & Maria Markusse:

aisance@hetnet.nl

+31653681270

Voorwoord

Beste collega's

Zeker 4 jaar zit ik al in de Denktank en nog nooit heb ik een voorwoord geschreven.

Misschien is dit toch het moment om er eens één te schrijven, want het was wel een bijzondere gebeurtenis deze week. Ik bedoel natuurlijk de hoorzitting in de Tweede Kamer waar de ASV was uitgenodigd om ons standpunt over de CCR regelgeving weer te geven. U weet allemaal dat er een petitie liep geïnitieerd door de ASV. Onze 2e voorzitter Ron Breedveld heeft deze opgezet.

Dit trok de aandacht van het Tweede Kamerlid van de VVD mevr. Boer die hier een druppel zag hangen die de emmer bij haar deed overlopen Gelukkig maar, zij nam het initiatief voor deze hoorzitting over de CCR eisen. Waar punt één de ASV werd uitgenodigd en vervolgens de CCR zelf in de persoon van de Directeur-Generaal dhr. Hans van der Werf daarna kwam de gehele top van het Ministerie de Directeur-Generaal en de Directeur Binnenvaart zaken plus bijna alle Nederlandse CCR afgevaardigden plus de mensen van Buitenlandse zaken. Het was een hele optocht. Ik heb al wel eens wat gezien in Den Haag in de 38 jaar dat ik er mee loop maar dit had ik nog niet meegemaakt.

Sunniva kreeg drie kwartier spreektijd inclusief het beantwoorden van de vragen van de Kamerleden. Vervolgens moest de CCR zijn standpunt uitleggen helaas mochten wij daar niet bij zijn. Toen kwam het Ministerie aan de beurt de zwaarte van de afvaardiging geeft het belang aan wat het Ministerie er aan toekent. Dus niet te weinig ook daar mochten we niet bij zijn, hoe bedoel je openheid?

Sunniva heeft zich als een leeuwin gedragen en is geen moment in gevaar geweest bij de vragen van de Kamerleden echt geweldig gedaan. Nee, wij zorgen er ook wel voor dat ze in haar schoentjes blijft. Maar dat mag toch wel even gezegd worden.

Natuurlijk komt zo'n succes niet geheel uit de lucht vallen, wij zijn al jaren bezig met de CCR zaak omdat het de doodsteek betekend voor alle schepen kleiner dan 1500 ton zeg maar gerust alle schepen van voor 1976 en zware financiële offers voor de nieuwbouw van na 1976. De afgelopen jaren zijn wij heel vaak op bezoek geweest in de Tweede Kamer en hebben echt alle partijen die ons wilden ontvangen, bestookt met argumenten en stukken die door ons zijn geproduceerd en standpunten van ESO en EBU maar ook brieven van gezamenlijke standpunten van de andere organisaties. Soms werden ook zij zo kwaad dat er weleens een goede brief uitging, maar na wat overleg met het Ministerie werd dat dan weer afgezwakt of je hoorde er gewoon nooit meer iets van.

Nu kan niemand er meer omheen, ik weet niet wat er gaat gebeuren en of er wel iets gebeurt. Maar men zal nooit meer kunnen zeggen: "De kleine binnenvaart is verdwenen en wij hebben het niet geweten."

Ger Veuger ex. Cambio

Hoorzitting CCR 28 november 2013

Donderdag 28 november was er een hoorzitting over de CCR in de Tweede Kamer. Die hoorzitting bestond uit drie gedeeltes. Het eerste gedeelte was openbaar. Daarin sprak de Vaste Kamercommissie 45 minuten met de ASV die vertegenwoordigd werd door mij. De tweede hoorzitting was besloten waar men sprak met de Secretaris Generaal van de CCR de heer van der Werf en uiteindelijk, ook besloten met een vertegenwoordiger van het ministerie.

Hieronder vind je de inleiding van de hoorzitting over de CCR op 28 november 2013 namens de ASV

Geachte aanwezigen.

Als eerste wil ik u hartelijk danken voor het feit dat u mij, als vertegenwoordiger van particuliere schippers in de binnenvaart, in de gelegenheid stelt hier het woord te voeren in een kwestie die ons zeer na aan het hart ligt.

U zult begrijpen dat dit voor ons een heel belangrijke dag is. Daarom hoop ik dat u er begrip voor hebt dat ik dit papier als houvast gebruik in mijn verhaal aan u.

Velen van de aanwezigen kennen mij al maar ik zal me toch even voorstellen.

Mijn naam is Sunniva Fluitsma. Ik ben de voorzitter van de ASV. De bond voor en door schippers. Het kenmerk van onze bond die al in 1946 is opgericht is dat degenen die namens de schippers het woord voeren zelf ook degenen zijn die beleid aan den lijve ondervinden.

Het bestuur van de bond bestaat uit schippers van schepen in de diverse categorieën droge ladingvaart. Van heel klein (spits) tot een duwcombinatie van duizenden tonnen.

Het bestuur en de denktank zet zich al jaren in om het voortbestaan voor de binnenvaart mogelijk te houden. Daar is de CCR problematiek een steeds grotere rol in gaan spelen omdat zij, naar onze vaste overtuiging, zorgt voor oneerlijke concurrentie met de andere vervoersmodaliteiten, de diversiteit van de binnenvaartvloot nu al aantast, voor grote groepen schippers ieder vertrouwen in een mogelijke toekomst ontnemt en daarmee zorgt voor een koude sanering met alle persoonlijke ellende van dien.

Bovendien is het een ontwikkeling die in schril contrast staat met alles waar deze maatschappij naar toe zegt te willen. We zien nu een omgekeerde modal-shift. Vervoer over water gaat naar vervoer over de weg. Dat is in strijd met het Witboek maar toch ook met ons gezond verstand.

En dat alles onder het mom van veiligheid en milieu. Wie kan ons uitleggen dat vele tienduizenden vrachtwagens op de weg veiliger zijn en beter voor het milieu?

Maar, wordt er gezegd, nieuwe schepen moeten er ook aan voldoen en we willen een level playing field. Daarbij gaat men volledig voorbij aan het feit dat een groot schip niet met een klein schip concurreert, want die kan helemaal niet in dat vaargebied van het kleine schip komen. En een bestelauto hoeft toch ook niet aan de eisen van een vrachtwagencombinatie te voldoen? Nergens hoeven bestaande productiemiddelen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen te voldoen. De echte concurrent, de vrachtwagen zal heel wat meer te vervoeren hebben de aankomende jaren, waar de vrachtwagensector nog een subsidie krijgt voor het plaatsen van een buitenspiegel. Hoezo level playing field?

De CCR kwestie houdt niet alleen ons bezig inmiddels, het is iets wat al een heel aantal jaren speelt en ik ben bijzonder verheugd dat u, als volksvertegenwoordigers de problematiek als zo'n serieus probleem bent gaan ervaren dat u op aanvraag van mevrouw de Boer tot deze hoorzitting over bent gegaan.

De meeste van u zijn de afgelopen jaren al, mede door mij, overladen met informatie en daar zijn vaak vragen over gesteld door diverse Kamerleden aan de minister of daarvoor de staatssecretaris. De geluiden zijn af en toe tegenstrijdig en juist daarom is het goed om eens door te vragen zodat misverstanden uit de weg geruimd kunnen worden en de verschillende inzichten duidelijk worden.

Ook de keus die u wel heeft in de houding van Nederland tegenover de CCR of de keus die misschien gemaakt moet worden tussen de CCR en Europa speelt hierin een rol.

Ik wil mijn uiterste best doen naar eer en geweten alle vragen van u oprecht en open te beantwoorden met geen ander doel dan dat alle feiten op tafel komen.

Wij, de schippers, zijn een kleine speler in deze en hebben nauwelijks macht. Degenen die de macht wel hebben, hebben daarmee ook een verantwoordelijkheid. Daar spreek ik u op aan.

Wij de schippers hebben wel een plicht. Een plicht om u op de hoogte te houden van de gang van zaken zodat u uw taak naar behoren kunt uitvoeren. Die plicht hebben wij in de afgelopen jaren op allerlei wijze proberen te vervullen. Wij hebben ervoor gezorgd dat alle partijen op de hoogte konden zijn van wat er zich afspeelt.

Dat geldt niet alleen voor u, als vertegenwoordigers van de politieke partijen, maar allereerst voor de schippers die tot dan toe begrepen hadden dat er helemaal geen probleem was als ze maar een "goed doorgerepareerd schip hadden". Wij hebben inventarisatieformulieren gemaakt die schippers konden invullen om een beeld te krijgen van wat hen te wachten stond.

We zijn aan de Fransen en Belgische schippers uit gaan leggen wat er aan de hand is en de Belgen hebben het nu dan ook meegenomen met hun crisisaanvraag, zoals u vermoedelijk wel weet.

Inmiddels begrijpen de schippers dat er een groot probleem is, ook voor degenen die een relatief nieuw schip hebben.

We zijn begonnen met dit kenbaar te maken tijdens de ontwikkeling van het kleine schepen rapport "een goede toekomst voor het kleine schip". Daar bleek dat, hoewel men uitsprak dat er een diversiteit in de vloot moest blijven de kleine schepen hard aan het verdwijnen waren. Echter, geen enkel voorstel in dit plan ging over het behoud van het bestaande schip. Sterker, over de CCR eisen stond alleen dat die "doorgecommuniceerd moesten worden." Op dat moment was duidelijk dat als wij er geen ruchtbaarheid aan zouden geven dit stillletjes tot het verdwijnen van een essentieel deel van de vloot zou leiden.

Zo hoorden wij van een Duits rapport wat opgesteld zou zijn in opdracht van de CCR waarin nut noodzaak en consequenties beschreven werden. Maar waar was dat rapport?

We hebben met veel moeite het Duitse rapport, wat volgens ons heel belangrijk is, boven tafel gekregen, dat vertaald en samengevat zodat we zeker weten dat men heel goed wist wat de gevolgen zouden zijn en dat er ook toen al geen nut en noodzaak was om dit te doen.

Daarmee ben ik naar Straatsburg gegaan bij de raadgevende conferentie van de CCR in 2009 en heb uitgelegd wat er aan de hand was. Ter plekke werd ik ondersteund door de Duitse en Franse vertegenwoordiging. Men zei toen "dat kan nooit de bedoeling zijn, kom over een jaar terug dan kijken we intussen hoe we hiermee verder gaan"

In 2010, de volgende raadgevende conferentie leek het echter wel of dit zich nooit afgespeeld had.

In 2012 was er dan ook een ontvangstcommissie met schippers in Rotterdam die de heer van der Werf via pamfletten duidelijk maakten dat zij een schip hebben wat waardevol is en dat dit zo verloren gaat.

We hebben het keer op keer in de ESO aan de orde gesteld, we hebben er met de heer Theologitis (DG MOVE) over gesproken, de heer Meijer heeft er vele vragen over gesteld op Europees niveau.

Echter, door de aard van de organisatie van de CCR heeft zij op dit moment een macht die maakt dat wij keer op keer te horen kregen dat men nu eenmaal niets tegen de CCR kan doen.

Dat vinden wij onacceptabel. Als er in Europa iets gebeurt wat we echt niet willen dan zouden we dat toch niet moeten laten gebeuren. En daar komt u aan bod. De piepkleine stapjes die Nederland nu probeert te zetten middels een onderzoek van K+V zijn bij lange na niet genoeg. Er is op dit moment al een koude sanering gaande van een essentieel deel van de vloot.

U heeft cijfers ontvangen over de vlootsamenstelling en kunt dus zien dat Nederland verreweg de grootste vloot heeft. Toch laat dit Nederland gebeuren dat Zwitserland met een handjevol schepen de crisishardheidsclausule, onze laatste strohalm tegenhoudt.

Nederland laat gebeuren dat de landen om ons heen hun vloot op peil houden en in geval van Frankrijk ook nog eens voor alle investeringen een subsidie van minstens 30% geven terwijl Nederland de inspectie heeft geprivatiseerd en daarmee ervoor heeft zorg gedragen dat er uiterst streng wordt gehandhaafd waardoor de sloperijen gouden tijden beleven, waar blijft de coulance waar staatssecretaris Huizinga het over had?

De minister zegt dat dit verschil tussen landen er niet kan zijn omdat er aan de grens gecontroleerd wordt. De controle vindt plaats op het wel of niet hebben van de benodigde papieren, de politie is geen expert, en die papieren zijn er echt wel.

Ook de publieke opinie moest weten wat er aan de hand was dus hebben we dat op radio, TV en in de kranten duidelijk gemaakt. Want zonder publieke opinie geen draagvlak en dat blijkt heel hard nodig te zijn als je geen rijke club bent die een sterke lobby kan betalen.

Gelukkig zijn we ook partijen tegen gekomen die oprecht geïnteresseerd waren, of hen dat nu meteen stemmenwinst opleverde of niet. Maar ook dat hebt u allen ongetwijfeld gemerkt want vanuit die hoek kwamen de eerste vragen en die zijn ook blijven komen. Daarvoor onze hartelijke dank.

Want de CCR stopt niet. Nu worden relatief nieuwe schepen geconfronteerd met heel hoge uitgaven omdat er alweer wijzigingen in de regelgeving voor bijvoorbeeld het stuurwerk hebben plaatsgevonden. Men wil AIS gaan verplichten en daarbij ook maar meteen inzetten op een koppeling met elektronische vaarkaarten en nu al weer een koppeling met automatische koersbepalingssystemen. En dat bij een systeem met een 15% foutpercentage en een heel hoge kans om gehackt te worden! Levensgevaarlijk volgens ons.

Velen zeggen; de schippers wisten het al zo lang. Ik kan u vertellen: de schippers hadden geen idee wat hun boven het hoofd hing. Dit hele boekwerk van regelgeving was natuurlijk voor de gemiddelde schipper niet echt beschikbaar. Maar ook geloofden zij een aantal vertegenwoordigers die zeiden dat je je geen zorgen hoefden te maken als je maar een goed doorgerepareerd schip had. Daarnaast is de inhoud geschreven door en voor technici, niet echt leesbaar voor een leek. Pas toen verzekeringsmaatschappijen er met hun experts leesbare informatie van hadden gemaakt konden we de schippers ongeveer wijzen op de globale regels.

De CCR zegt: het bedrijfsleven heeft er mee ingestemd. Ik vraag u: welk bedrijfsleven? De gemiddelde particuliere schipper zoals ik die vertegenwoordig heeft hier zeker geen stem in gehad. Het ministerie van IenM benoemt de Rijnvaartcommissarissen en die heeft een andere keuze gemaakt.

De ESO, de Europese schippersorganisatie en vertegenwoordiger van het bedrijfsleven, heeft nota bene een brief geschreven in 2010 aan de CCR waarbij ze oproept de ROSR eisen te herzien en terug te gaan naar aanpassing aan nieuwbouweisen bij om- ver of nieuwbouw, zoals in het verleden de gewoonte was. De ESO schreef in diezelfde brief "wij wensen echter wel serieus genomen te worden als deskundige gesprekspartner en niet als alibi worden gebruikt voor het doordrukken van regelgeving" Deze brief werd ondersteund door de EBU, de andere erkende gesprekspartner van de CCR, ook bedrijfsleven.

En nu heeft het ministerie K+V de opdracht gegeven uit te zoeken welke regels het "ergst" zijn, om die eventueel te verlichten. Echter, ondanks alle goede bedoelingen die er ongetwijfeld zijn: dat gaat ons niets helpen. Het probleem is dat de stapeling van eisen maakt dat je uiteindelijk nooit kan voldoen. Je investeert je een ongeluk en uiteindelijk belandt je schip op de schroothoop. Niemand wil het meer kopen want de kopers zitten met dezelfde problematiek. En ook de strohalm van de hardheidsclausule werkt niet. Al in 2010 concludeerden alle bonden, ook de CBRB, dat het een onwerkbaar procedure is. Maar laten we eerlijk zijn: dat was toch ook de bedoeling van de CCR? Die heeft toch niet voor niets in 2002 in het document "schepen van de toekomst" geschreven: "Ondanks een continue vernieuwing van (grote) delen van het schip blijft het geregistreerd onder de datum van de oorspronkelijke kiellegging, De overgangsvoorschriften dragen in hun huidige opzet zo bij tot een zekere conservering van de oudere segmenten van de vloot" tot daar zou ik zeggen; dat is toch mooi? We willen toch een duurzame wereld?

Maar dan gaat de CCR door "tenslotte is de vraag in hoeverre de voortzetting van deze traditie de maatschappelijk gewenste en marktconforme ontwikkeling van de Rijn en Binnenvaart in de weg staat" Uiteindelijk schrijft de CCR ook op welk antwoord ze daarop hebben:

"in verband met de concurrentiepositie van de binnenvaart is eerder behoefte aan stimulering van nieuwbouw dan aan conservering van de bestaande vloot. Een snelle integratie van nieuwe technologie draagt ertoe bij dat de levenscyclus van de schepen en de uitrusting verkort wordt, waardoor sneller op een gewijzigde vraag uit de markt gereageerd kan worden"

Nu... we hebben gemerkt dat dit allemaal zo uitgevoerd is. De regels zijn toegepast juist omdat men wist dat daar een groot gedeelte van de bestaande vloot niet aan zou kunnen voldoen en zou

verdwijnen. En.... Er is nieuwbouw gepleegd en hoe! Nu zitten we met een overcapaciteit van allemaal dezelfde grote type schepen. Kunnen we daardoor sneller op een gewijzigde vraag uit de markt reageren? Versterkt dat de concurrentiepositie? Tegenover wie? Voorlopig concurreren we elkaar kapot. De enige schepen die nog een beetje rendabel zijn op dit moment, de kleinere schepen dus, die mogen niet meer bestaan. In de vaart der volkeren wordt deze ellende ook nog over de varende woonschepen uitgestort, want ook op al die schepen langer dan 20 meter worden vele onmogelijke regels van toepassing. En dat allemaal om een bepaalde groep binnen de binnenvaart te beschermen zoals we kunnen lezen in de brief die de CBRB aan u gestuurd heeft. Want daaruit wordt duidelijk wat er speelt. Deze bond waarvan de interim-voorzitter de Rijnvaartcommissaris van Nederland is in de CCR schrijft op pagina 2 "Ook de toetreding van nieuwe landen tot de Europese Unie is destijds in aanmerking genomen". Dat sluit aan bij datgene wat de directeur van de BBU al in een krantenartikel op heeft laten tekenen: men was zo bang voor de open grenzen van de Oostbloklanden dat men de eisen dusdanig heeft gesteld in de verwachting dat zij er niet aan zouden kunnen voldoen. Daarbij is de bestaande eigen vloot die hier de zure vruchten van plukt kennelijk collateral damage.

Dit alles geeft geen fraai beeld van wat er de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden. En dat is treurig want in wezen is het een bedrijfstak om trots op te zijn. Vele politici hebben zich ook altijd vol sympathie uitgesproken over de binnenvaart. Maar, hoe prettig het ook is te horen dat u ons goed gezind bent, woorden zijn niet genoeg. Er moet werkelijk op heel korte termijn tot actie gekomen worden waarbij Nederland zou moeten kiezen voor de eigen vloot. Andere landen kunnen dat kennelijk zonder sancties van de CCR dan zou het toch te gek zijn als Nederland dat niet durft. Als u dit allemaal echt wil dan kan het

Ik hoop dat ik hiermee een duidelijk beeld heb gegeven van een aantal zaken en dat ik u niet teveel het gras voor de voeten weggemaaid heb. Hartelijk dank, nogmaals voor uw aandacht.

Tot zover de inleiding. Hierna volgden de vragen ter verduidelijking. Aanwezig waren VVD (mevrouw de Boer: voorzitter), PvdA (de Vries) D66 (Haachchi), SP (Bashir), SGP (Bisschop). Met mevrouw Dik Faber (ChristenUnie) die er niet bij kon zijn hebben we voorafgaand aan de hoorzitting uitgebreid gesproken en de heer van den Boogaard was namens de PVV aanwezig in de zaal.

De interesse was groot en uiteindelijk leek er veel begrip te zijn voor ons standpunt dat wij terug willen naar het systeem van aanpassen aan nieuwbouweisen bij om- ver of nieuwbouw. Hoe de gesprekken na dit gesprek verlopen zijn weten wij helaas niet. Maar ik ben wel heel blij dat wij de kans gekregen hebben luid en duidelijk uit te leggen wat er afspeelt.

Sunniva Fluitsma.

Verslag Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB) 22-10-2013

Bij het halfjaarlijkse Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart werd de ASV ditmaal vertegenwoordigd door Ron Breedveld en Ger Veuger.

Dit overleg diende met name als voorbereiding van de Nederlandse delegatie voor comité vergaderingen binnen de CCR. Tijdens het OTNB zijn o.a. de volgende onderwerpen naar voren gekomen :

1. Dode hoek.
2. Overgangsbepalingen ROSR.
3. Samenwerking tussen CCR en de Europese Commissie.
4. AIS verplichting.

Buiten deze onderwerpen werd nog kortstondig gesproken over LNG, talenkennis, Harmonisatie RPR en CEVNI, containergewichten en automatische koersbepalingssystemen. Hierbij zijn echter geen noemenswaardige ontwikkelingen t.o.v. Het OTNB in april van dit jaar.

1. Dode hoek.

In het comité politiereglement is een voorstel aangenomen dat bij schepen de dode hoek die veroorzaakt wordt door lading groter mag zijn dan de 350 m, welke is opgenomen in het RPR, mits er gebruik gemaakt wordt van optische hulpmiddelen. Onder hulpmiddelen wordt verstaan camera's, radar en/of spiegels. Om te kunnen beoordelen wat verstaan wordt onder adequate hulpmiddel, heeft de CCR een set dienstinstructie vastgesteld met daarin een richtlijn waaraan dergelijke hulpmiddelen moeten voldoen.

Hierbij moet worden benadrukt dat het niet gaat om minimale technische eisen. Wanneer hulpmiddelen anders zijn geconfigureerd kan die eveneens worden toegelaten, mits hetzelfde veiligheidsniveau wordt behaald.

Bij de technische voorschriften aan schepen uit het ROSR blijft de eisen omtrent dode hoek ongewijzigd. De technische eis luidt als volgt :

De dode hoek mag bij een leeg schip met halve voorraden zonder ballast bedragen, 2x de scheepslengte en ten hoogste 250m. Verkleining van de dode hoek is toegestaan door de toepassing van geschikte hulpmiddelen zoals radar, camera's en/of spiegels.

De dienstinstructies zijn als bijlage toegevoegd aan dit OTNB verslag.

2. Overgangsbepalingen ROSR.

Op basis van een onderzoek door TNO heeft Nederland een voorstel ingediend tot wijziging van de eis aan de lichtdoorlatendheid van stuurhuisruiten. Het voorstel is om de eis van 75% lichtdoorlatendheid te verlagen naar 60%, met als extra maatregelen ontspiegelde ruiten en de plaatsing van de ruiten onder een bepaalde hoek naar voren. De extra maatregelen zullen alleen van kracht zijn bij N.V.O. (Nieuw-, Ver- en Ombouw).

Bij bestaande schepen die stuurhuisruiten hebben met een lichtdoorlatendheid van minder dan 75% dienen maatregelen te nemen die spiegeling voorkomen, bijvoorbeeld het donker maken van het stuurhuisplafond.

Of dit voorstel overgenomen wordt is allerminst zeker omdat de Duitse delegatie erop tegen is een wijziging door te voeren. De Nederlandse delegatie verwacht in ieder geval in de komende comité vergaderingen geen doorbraak.

Naast de lichtdoorlatendheid wordt er bij een aantal andere bepalingen door Nederland onderzoek gedaan naar het nut, de noodzaak en de impact. Dit zijn: de geluidseisen, eisen aan (auto)kranen, eisen aan de elektrische installatie en de plaats van het aanvaringsschot. Deze onderzoeken lopen of zullen op korte termijn beginnen.

Voor het lopende onderzoek naar de geluidseisen door TNO is de ASV aanwezig geweest bij de startbijeenkomst (nieuwsbrief oktober). Tijdens het OTNB bleek dat CBRB, BBU en KSV gezocht hebben naar de vier gevraagde schepen om te onderwerpen aan metingen. Zij denken vier schepen te hebben gevonden die qua bouw en uitrusting de meeste aspecten die te maken hebben met geluidsoverdracht vertegenwoordigen.

De uitkomsten van deze onderzoeken zijn nog niet bekend en daarmee is nog niet duidelijk wat de Nederlandse delegatie gaat bereiken op het gebied van herziening van de overgangsbepalingen.

Het NBKB weet nog te melden dat er 25 beroepen zijn binnengekomen op de hardheidsclausule die ter beoordeling worden ingebracht bij de CCR.

3. Samenwerking tussen de CCR en de Europese Commissie.

Onlangs hebben de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Europese Commissie een convenant getekend om te komen tot verdere samenwerking. De samenwerking zal men versterken op het gebied van technische voorschriften aan binnenschepen, de vaarbewijzen en marktobservatie.

Aangaande de technische voorschriften heeft men zich tot doel gesteld te komen tot één Richtlijn i.p.v. Een Europese Richtlijn bij de EC en een Reglement van Onderzoek van de CCR.

De ASV heeft tijdens het OTNB uitgesproken dat wij van mening zijn dat gezien ondemocratische besluitvorming binnen de CCR er van ons wel wat mag veranderen op voorwaarde dat de binnenschippers meer invloed krijgen op de besluitvorming.

4. AIS verplichting.

Tijdens het OTNB deelde de Nederlandse delegatie mee dat er een compromis is bereikt met Duitsland over de uitrustings- en gebruiksverplichting van AIS en ECDIS. Dit compromis bestaat eruit dat er op de Rijn een AIS verplichting met een elektronisch kaartensysteem wordt voorgesteld aan de CCR. Voor de invoering van de verplichting is een wijziging van het RPR nodig en artikel 4.07, tweede lid zal als volgt gaan luiden :

“Een schip, met uitzondering van een niet vrijvarende veerpont, moet bovendien zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem, dat met een Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden, en moet dit samen met een actuele versie van de officieel uitgegeven elektronische binnenvaartkaarten gebruiken.”

Er is geen sprake van een ECDIS verplichting, waarbij de software en hardware moet voldoen aan een pakket standaarden vastgesteld door de CCR.

ASV toelichting compromis.

De BBZ vraagt wat de mogelijkheden zijn, met name voor schepen die niet voorzien zijn van een stuurhuis. Het ministerie geeft aan dat als die voorziening voorhanden is, er ook gebruik kan worden gemaakt van een systeem op bijvoorbeeld een tablet computer met een kaart in de vorm van een app. BBZ blijft zorgen houden hoe het zal uitwerken, veel apparatuur is immers niet geschikt voor buiten gebruik.

De BBU is verheugd dat de AIS verplichting er komt. BBU brengt naar voren dat een aantal zaken omtrent de verplichting nog dienen te worden besproken. Bijvoorbeeld hoe er moet worden omgegaan met een uitval van systemen door gebruikers en handhavers en welke verzonden gegevens er onder de verplichting vallen. Aldus de Nederlandse delegatie komt dit en andere inhoudelijke zaken bij de CCR ter tafel nadat er een principebesluit is genomen over de AIS verplichting. Het principebesluit hoopt men in de plenaire CCR vergadering begin december te nemen en de invoering staat gepland voor 1-12-2014.

Ger heeft verklaard dat de ASV punt 1 tegen een verplichting voor AIS zijn en dat wij het ook heel onverstandig vinden dat de overheid dit wil in voeren omdat de foutmeldingen nog heel frequent voor komen Dit geldt ook voor het verplichten van een kaart systeem.

Door het verplicht stellen geeft de overheid de suggestie af dat het systeem betrouwbaar is en dat is geenszins het geval.

Vervolgens is door de ASV letterlijk gezegd : Dit gezegd hebbende zijn wij wel van mening dat het laten vervallen van de ESDIC verplichting positief is voor de schippers .Omdat er andere systemen zijn die ook goed zijn en veel gebruikt worden.

Hieromtrent heeft de ASV een aantal dagen na het OTNB een officiële reactie toegezonden (op vraag van het ministerie). Officiële reactie ASV:

Tot zover de verslaglegging van het OTNB 22-10-2013. Op 28 november zal een terugkoppeling plaatsvinden naar de sector tijdens het CCR vooroverleg met het ministerie.

Ron Breedveld.

Reactie ASV Naiades II

Aan: de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu

Rotterdam, 25 november 2013

Betreft: Reactie vanuit de ASV op: Mededeling Naiades II, de richtlijn technische eisen binnenvaart en verordening capaciteitsbeleid binnenvaartvloot*1

Geachte dames, heren,

Op 20 november jongstleden ontving ik een bericht van de heer Miserus, griffie commissie infrastructuur en milieu, griffie commissies internationaal en ruimtelijk. Daaruit bleek dat onlangs de commissie van Infrastructuur en Milieu besloten heeft onze organisatie te verzoeken tot het geven van een schriftelijke reactie op enkele BNC-fiches en Europese voorstellen inzake de binnenvaart. Natuurlijk zijn wij daartoe bereid, sterker, wij danken u hartelijk in het in ons gestelde vertrouwen, en stellen het bijzonder op prijs dat wij daarvoor benaderd zijn.

Het bestuur en de denktank van de ASV heeft zijn uiterste best gedaan, gezien vanuit de situatie van de particuliere binnenvaart maar ook vanuit een breder perspectief, zo compleet mogelijk de fiches te becommentariëren en wij hopen dan ook dat u onze opmerkingen, vragen en suggesties ter harte zult nemen.

Hieronder vindt u in volgorde onze reactie op Mededeling Naiades, de richtlijn technische eisen binnenvaart en als laatste de verordening capaciteitsbeleid binnenvaartvloot.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en zijn natuurlijk altijd voluit bereid uw eventuele vragen te beantwoorden

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

bijlagen: 3

Bijlage 1: Reactie van de ASV betreft NAIADES(II):

betreft. Mededeling Naiades II Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's naar kwaliteit binnenvaart transport NAIADES II

Wij lezen hier onder andere: “ *De binnenvaart dreigt haar voorsprong op milieugebied echter te verliezen. Bij een tussentijdse evaluatie van Naiades is gebleken dat deze mededeling een significant mobiliserend effect heeft gehad in de lidstaten. Waar de economische en milieu vooruitzichten verslechteren, de vooruitgang in het oplossen van infrastructuur knelpunten achterblijft en de sector momenteel moeilijke tijden doormaakt en lijdt aan overcapaciteit in bepaalde sectoren, heeft de Commissie besloten om Naiades te actualiseren. Om de binnenvaart te laten bijdragen aan de EU 2020 strategie moet de kwaliteit van de exploitatie van de sector verhoogd worden, inclusief infrastructuur, milieuprestatie, markten en innovatie, banen en vaardigheden en integratie in de logistieke keten.*”

Uit de tekst van de minister menen wij te mogen opmaken dat de minister zich zorgen maakt over de consequenties van de houding die de verschillende lidstaten dreigen in te nemen tegenover de binnenvaart betreffende het milieuaspect. Wij delen die bezorgdheid. Wij willen als voorbeeld nemen dat de heer Theologitis (DG MOVE) inmiddels tegenover ons (de Nederlandse bond ASV, de Belgische bond Ons Recht en de Franse bond La Glissoire) als **feit** uitspreekt dat de binnenvaart minder schoon zou zijn dan de vrachtwagensector. Dit (vooordeel?) dreigt inmiddels inderdaad de binnenvaart die het toch al zo zwaar heeft extra op te gaan breken.

Zijn aannames wel juist?

Met name uitspraken als “ De binnenvaart dreigt haar voorsprong op milieugebied echter te verliezen” vinden wij zorgwekkend. Wij vragen de minister om na te gaan of aannames van waaruit beleid wordt gemaakt wel kloppen. Dit, omdat wij bij een aantal zaken vraagtekens zetten. Wij zijn daar niet alleen in. Tijdens de najaarsvergadering van de ASV hebben ook de Belgische Bond Ons Recht en de BBU zich uitgesproken over het feit dat wij een aantal ‘conclusies’ toch wel eens nader onderzocht zouden willen hebben. Wij willen als voorbeeld noemen de (personen)autosector waarbij blijkt dat metingen sterk beïnvloed kunnen worden en het lijkt alsof auto’s veel beter presteren (zuiniger) dan de werkelijkheid is. Wij hebben bijvoorbeeld vaker gewezen op het feit dat vrachtwagens gemeten worden als zou men constant een bepaalde vaste snelheid rijden, we weten natuurlijk allemaal dat dat niet zo is. Schepen daarin tegen doen dat wel, gedurende vele uren.

Verder zien wij getallen in officiële stukken die gehanteerd worden door overheden en dus voor waar aangenomen worden, die we absoluut moeten weerleggen. Zo moeten bevrachters in Frankrijk doorgeven hoeveel uitstoot een vervoersmiddel heeft. In de stukken staat als gegeven dat een spits (kleinste binnenvaartschip, vervoert maximaal ongeveer 360 ton goederen) meer dan 6 liter gasolie per kilometer zou gebruiken. Bij een snelle steekproef bleek ons dat het gemiddelde bij geen enkele schip van die maat boven de 2,5 liter per kilometer komt. Een enorm verschil.

Wij vragen meer aandacht voor het verbeteren van praktijkmetingen en verzameling van gegevens, aangezien de beschikbare gegevens betreffende CO₂-uitstoot slechts voor een klein deel gebaseerd zijn op praktijkgegevens en de meerderheid slechts theoretisch is en een foutief en meestal (voor de binnenvaart) te negatief beeld van de werkelijkheid geven.

Daarnaast blijken de zaken (helaas) ook niet zo mooi als ze lijken. Zo verbruikt een zogenaamde CCR2 motor, die dus milieuvriendelijker moet zijn, 8% meer brandstof dan een conventionele motor.

LNG als brandstof voor de binnenvaart

De euforie die er lijkt te ontstaan over varen op LNG lijkt de ASV wat zwaar aangezet. Het varen op LNG is maar voor een heel beperkte categorie binnenvaartschepen weggelegd.

Denk aan de enorme investeringskosten de (on)mogelijkheid om de investering terug te verdienen en de (on)mogelijkheid om op een groter vaartraject te bunkeren. Daarbij komt dat de tank zo groot is , dat hij zonder enorm ruimte verlies niet is in te bouwen. Wat doet men dus? men zet hem boven op het dek en wordt daardoor zo hoog dat alleen de Rijn als vaargebied overblijft en hoewel we weten dat dat het vervoer rijkste gebied is vragen wij ons af welke ondernemer zijn vaargebied zo ver wil laten beperken?

Zo wordt er (nogmaals) wel erg de focus gelegd op LNG als zijnde hét middel om de binnenvaart te vergroenen. Wij kunnen ons toch ook een aantal andere zaken voorstellen die ingezet kunnen worden die echter allemaal een prijskaartje hebben. Dat prijskaartje zou niet opgebracht moeten worden door subsidies of iets dergelijks maar door een goed Europees vervoersbeleid. Dat goede vervoersbeleid zou (wat de ASV betreft) betekenen dat het Witboek handen en voeten zou moeten krijgen en er dus door de gebruiker van (al het) vervoer betaald moet worden voor de maatschappelijke kosten die een vervoersmiddel met zich mee brengt. Zou dit werkelijk zo zijn dan zou de binnenvaart daarmee veel meer kansen hebben en is de bedrijfstak ook eerder in staat om te investeren in nuttige zaken. Als Frankrijk nu al uitspraken doet als “ geen enkele vervoerstak kan zonder subsidie” dan zou Europa zich eens moeten gaan herbezinnen.

Scheepsmotoren

De ASV waardeert het dat de minister laat blijken te weten in welke situatie de Nederlandse binnenvaart verkeert en daar dan ook rekening mee wil houden in het beleid dat men voorstaat. Wij refereren daarbij aan de volgende tekst:

“ Nederland steunt de benadering om hierbij te differentiëren naar motorvermogen en/of scheepsgrootte en naar nieuwe en bestaande motoren, waarbij de meeste aandacht uitgaat naar die motoren die het grootste deel van de emissies veroorzaken. Nederland vindt het een goede zaak dat de Commissie oog heeft voor de slechte economische situatie van de binnenvaartsector, en dat de Commissie in dat verband aangeeft dat de nu voorziene data van inwerkingtreding van de verschillende emissienormen mogelijk nog aangepast worden. Nederland kijkt met belangstelling uit naar het voorstel van de Commissie voor de herziening van Richtlijn 97/68/EG. Vooralsnog heeft Nederland een voorkeur voor een benadering die zich richt op nieuwe motoren. Deze benadering past bij de huidige economische situatie, waarin binnenvaartondernemers bovendien moeilijker toegang hebben tot kapitaal.”

Naar aanleiding van Punt 4, 5e alinea: Milieu:

Nederland heeft een voorkeur voor een benadering op basis van nieuwe motoren, ook gezien de moeilijke financieringsmogelijkheden.

Een opvallende opstelling indien het slaat op vervanging van motoren in bestaande schepen. De ASV spreekt daarentegen haar voorkeur uit voor een inzet op aanpassing van bestaande motoren middels roetfilters en dergelijke in combinatie met een laag brandstofverbruik.

We refereren daarnaast aan bovenstaande zin: *“Hoewel de binnenvaart als energiezuinige modaliteit goed presteert als het gaat om de emissie van CO₂, gaat zij achterlopen op het gebied van de emissie van luchtverontreinigende stoffen (stikstofoxiden en fijn stof). De lange levensduur van binnenscheepsmotoren is hier mede debet aan.”*

Daar waar “duurzaam” het woord is dat wij in alle discussies tegenkomen omdat dat is waar de maatschappij naar toe moet, lijkt het in dit geval alsof de duurzaamheid van scheepsmotoren een slechte zaak zou zijn.

Het is ons inziens een discutabele zaak dat men alleen kijkt naar de belasting van de motor op het moment van gebruik. Dat scheepsmotoren vaak lang meegaan komt door de wijze van gebruik maar ook door tussentijdse revisies. Dat betekent dat er geen nieuwe motor geproduceerd hoeft te worden, iets wat ook heel belastend is voor het milieu, maar wat niet meegenomen wordt in dit milieuvraagstuk. Daarnaast blijft het de vraag voor ons of bestaande scheepsmotoren per definitie zoveel meer vervuilend zouden zijn. Wij willen als voorbeeld een oude Gardner motor nemen. Deze motoren die heel zuinig in verbruik zijn (niet meer te koop en nu onbetaalbaar zouden zijn) kunnen zo aan de nieuwe eisen voldoen.

Toch wil men strengere emissiewaarden voor bestaande motoren: Bij een discussie georganiseerd door de EBU kwam men daar tot de conclusie dat je niet rücksichtslos op bestaande schepen dit soort eisen van toepassing kan maken, simpelweg omdat het niet op te brengen is. De ASV is dan ook tegen het feit dat er op deze wijze gesproken wordt over emissie-eisen voor bestaande schepen. De opstelling van Nederland lijkt daarin parallel te lopen met de gedachtegang van de ASV, als wij dit alles juist gelezen en geïnterpreteerd hebben.

Financiering van de “vergroening” van de vloot:

Men wil de “vergroening” van de vloot betalen met geld uit het reservefonds van “de sector” (het zogenaamde sloopfonds). Dat fonds is gevuld met gelden van schippers bedoeld om de overcapaciteit (!) tegen te gaan. Dat geld zou ook terug moeten vloeien naar de schippers die er aan betaald hebben. Als we dit voorstel zien is de kans erg groot dat het in een heel andere richting terecht komt. Het voorstel van Emile Roemer (zie “de schipper aan het woord”) om het bijvoorbeeld uit te keren aan schippers die dan nog een soort pensioen kunnen “genieten” kan volgens ons op een veel breder draagvlak rekenen.

Verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur etc.

Al bij NAIADES I richtte men zich op verbetering van de kwaliteit van de infrastructuur. Dat is natuurlijk toe te juichen maar de focus was wel erg gericht op vergroting en vernieuwing (van de vaarwegen) en niet op het behoud van het bestaande (zeker niet van de haarvaten van de vaarwegen). Het gaat bij NAIADES I om corridors. Maar ook daarbij zien we eigenlijk weinig gebeuren. Behoud van het bestaande is in ieder geval geen onderwerp, dat baart ons natuurlijk zorgen.

RIS systemen

Verder spreekt men over RIS systemen. RIS= river information system. Dat is bijvoorbeeld AIS, wat men (CCR) wil gaan verplichten. Er is de binnenvaart ooit beloofd dat men niet tot verplichting over zou gaan maar die belofte houdt men waarschijnlijk niet. Zoals ook al eerder geconstateerd is door de minister, nergens zien wij regeldruk afnemen en ook hier komt er weer een regel bij. Daarbij wil men ook steeds verder gaan in verplichtingen die erbij zouden horen, zoals digitale kaartsystemen waarbij iedereen digitaal de schepen kan volgen. Nu al heeft een groot deel van de schepen AIS, maar de ASV is tegen een verplichting. Dit heeft een aantal redenen. Naast het feit dat men ons ooit een bescherming van de privacy heeft gegarandeerd die absoluut niet gewaarborgd blijkt te zijn, is een reden dat de ASV tegen zo'n verplichting is, dat een verplichting leidt tot schijnveiligheid. Gebruikers van AIS zullen denken volledig op AIS te kunnen vertrouwen juist omdat het verplicht gesteld wordt, want dan moet het wel goed zijn (de overheid zal immers niet iets verplichten dat niet deugdelijk is!).

Men vertrouwt dan teveel op het AIS systeem waarbij men denkt alles te kunnen zien via het AIS systeem maar, los van het feit dat er altijd nog (plezier)bootjes varen zonder AIS, er is een foutpercentage van minimaal 15% mede doordat overheden die verantwoordelijk zijn voor de aan te leveren kaarten, kaarten leveren die niet kloppen*. Maar ook het satellietstelsel faalt regelmatig en daarnaast blijkt dit systeem heel makkelijk te hacken te zijn.

Een bijkomend nadeel is dat de consequentie hieruit volgt dat men bij een verplichting gedwongen wordt te stoppen met varen als het systeem om wat voor reden dan ook faalt.

Ook zijn er weer extra kosten aan verbonden. Bij een verplichte digitale vaarkaart zou het kunnen dat men een kaartsysteem van duizenden euro's moet aanschaffen, er moet een computer in de stuurhut zijn en die moet ook weer aan allerlei eisen voldoen. Bovendien worden schippers steeds afhankelijker van apparatuur dat moet werken want valt het uit dan mag men niet meer varen.

** de door de CCR verplicht te stellen ecdis kaarten zelf hebben weinig waarde. Ze lopen vaak jaren achter en geven weinig informatie. Wel gebruiken de meeste kaartenmakers (navigo, stentec en tresco) ze eerst als basis. Ze passen de veranderingen aan en vullen informatie aan zoals; dieptes, hoogtes, tonnen, lichten, borden, marifoonkanalen enz. Dan pas kun je er mee werken.*

In dit licht stellen dus de ecdis kaarten op zich (kosteloos aangeleverd door overheden) niet veel voor. Niemand wil daar mee varen. des te vreemder is het dat deze kaarten verplicht worden. Helemaal omdat ze niet goed geüpdate worden en dus ook gevaarlijk kunnen zijn.

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

De ASV onderschrijft de opmerkingen zoals hier genoemd:

“ Andere, zoals verlaging van de emissies en het betalen van de externe kosten kunnen aanzienlijke financiële consequenties met zich meebrengen. Afhankelijk van de concrete uitwerking van de verschillende acties zal duidelijk worden wat dit precies betekent. Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger Ook hier is het afhankelijk van de concrete invulling van verschillende acties hoe groot deze gevolgen zijn. Duidelijk is wel dat verschillende acties regelgeving vergen en dat nergens in Naiades II aandacht gevraagd wordt voor vermindering van regeldruk “

Daarnaast wil de ASV erop wijzen dat een gebrek aan het inzetten van financiële middelen heeft geleid tot een beperkt resultaat van Naiades I.

Subsidiariteit:

Men spreekt van het beter benutten van het marktpotentieel. Dat is in strijd met het huidige beleid, waarbij een essentieel deel van de bestaande vloot wordt opgeofferd aan technische regels (ROSR) waarvan een Duits onderzoek (in opdracht van de CCR) heeft aangetoond dat ze onnodig zijn en zullen leiden tot een koude sanering van een essentieel deel van de vloot

Betreffende de rolverdeling is het overlaten aan de marktpartijen o.i. niet de juiste weg, voornamelijk omdat het leidt tot verstoring van concurrentieverhoudingen en exploitatiemogelijkheden tussen de vloten van de lidstaten.

Nederlandse positie

ASV reactie op de tekst: *“Nederland is van oudsher een sterke speler in de Europese binnenvaart en heeft grote belangen bij een kwalitatieve verhoging van het binnenvaarttransport”*

Kwaliteit is een subjectief begrip. De kwaliteitsverhoging van de afgelopen jaren heeft vooral geresulteerd in “ vergroting” en “ vernieuwing volgens een bepaalde standaard”. Het probleem dat daarbij ontstaat is dat de gehele binnenvaart constant wordt geconfronteerd met een stroom van herzieningen van de technische eisen waaraan men het schip moet aanpassen. Dat geldt zelfs voor relatief nieuwe schepen. De consequentie is dat de schipper niet meer toekomt aan innovaties die men zelf als belangrijk ziet en het maakt de vloot tot een eenheidsworst wat lang niet altijd als totaal een goede (want diverse) kwaliteit heeft. Daarnaast is het zo dat men zich goed moet realiseren dat de wijze waarop, mede door de slechte economische situatie in de binnenvaart die nu al vele jaren duurt, de schepen dermate intensief worden ingezet dat men in wezen roofofbouw aan het plegen is op het materiaal. Wij vragen ons af hoe de “ nieuwe” vloot er over een jaar of vijftien aan toe is.

Vermindering van kwaliteit van de binnenvaart door het verdwijnen van de diversiteit van de vloot.

In het bijzonder wil de ASV erop wijzen dat Nederland een bepaalde vorm van kwaliteit aan het verliezen is. De kwaliteit van het binnenvaartvervoer wordt aangetast doordat de diversiteit in de vloot sterk vermindert. Zowel door de economische situatie, de CCR regelgeving als door het gebrek aan onderhoud en bediening van de haarvaten van de vaarwegen is het segment kleinere schepen (tot 1000 ton) aan het verdwijnen. Voor een klant is de mogelijkheid van het kunnen kiezen voor een (kleiner) schip, met vaak als enig alternatief de vrachtwagen, ook een vorm van kwaliteit.

Wij zouden dan ook graag zien dat er ook in deze een sterke regie gevoerd wordt om dit tij te keren.

*1 Titel voorstel Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's naar kwaliteit binnenvaart transport NAIADES II

Datum ontvangst Commissiedocument 10 september 2013

Nr. Commissiedocument COM (2013) 623 Pre-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=1041200

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board Niet opgesteld.

Behandelingstraject Raad Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Bijlage 2: Richtlijn technische eisen binnenvaartschepen

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad aangaande technische eisen aan binnenvaartschepen en ter intrekking van richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Reactie ASV op Richtlijn technische eisen / BNC-fiche

Hier ontbreekt het voorstel van de Commissie (2013/0302COD), Commentaar op de mededeling:

De mededeling doet vermoeden, dat het merendeels om een verduidelijking van de afbakening gaat tussen de technische regelgevers en het beleidsmatig deel, toekenning van bevoegdheden en dergelijke.

Wij vragen hier graag een verduidelijking over.

Het zou, volgens de ASV kunnen zijn dat de EU wel gebruik wil blijven maken van de technische kennis van de CCR, maar, met nieuwe technische eisen, onder supervisie van de EU. Hierbij is de vraag, hoe het nieuw te vormen comité er uit gaat zien en hoe daar de verhoudingen liggen. Waarbij, aangezien het nieuw te vormen is, de bedrijfstak daar duidelijk in vertegenwoordigd behoort te zijn.

Wij zouden daar graag in het vervolgtraject in gehoord worden.

Implicaties:

Men vermeldt het toewerken naar een nieuwe technische standaard, wat lang gaat duren, met gevolg, dat de huidige standaard nog lang in de huidige vorm gehanteerd zal worden, met regelmatig een aantal kleinere aanpassingen, hetgeen erg tijdrovend is gebleken te zijn.

Dit is een reden te meer, om tot het zover is, terug te keren naar het systeem van N.V.O. (aanpassen aan nieuwbouweisen bij nieuwbouw, verbouw of ombouw), zeker omdat in het huidige systeem de reeds vastgestelde aanpassingen, voortvloeiend uit het beëindigen van de overgangstermijnen, niet meer beoordeeld hoeven te worden middels een kosten/baten analyse.

Zeker ook gezien de slotzin van punt 9 (positie Nederland):

“...Nader verkend moet worden of voor het aannemen van aanbevelingen voor gelijkwaardigheid of afwijkingen een doelmatige procedure kan worden gevonden. Het is voor Nederland tenslotte van groot belang dat de technische standaard (bijlage 2) snel coherent kan worden gemaakt met die van de CCR op een wijze die voldoende invloed garandeert van de lidstaten die zitting hebben in de CCR.”

EU versus CCR

De mogelijkheden, die hiertoe voorzien zijn in de nieuwe EU-opzet lijken ruimer dan nu binnen de CCR-structuur, maar dan komt het voor een grote groep bedrijven te laat. De nieuwe structuur voorziet voor een groep vaartuigen, die momenteel niet binnen de technische voorschriften vallen (zoals bv. veerponten, rijksvaartuigen, brandweervaartuigen, zee- en kustvaartuigen e.d.) in een EU-certificaat, waarin technische onvolkomenheden onder een soort NVO-regeling worden aanvaard, zolang ze geen aanmerkelijk gevaar voor de veiligheid vormen (zie art. 7, sub 2).

Men zou zelfs dit artikel kunnen gebruiken, om schepen, die getroffen worden door de overgangsmaatregelen onder dit artikel te brengen, zodat een EU-certificaat met toevoeging vaargebied R (Rijn) afgegeven kan worden.

In de voorgestelde EU-regeling kan dan art. 12 sub 2 vervallen (de eis, dat onverkort aan de technische eisen na het vervallen van de overgangstermijnen moet worden vastgehouden), aangezien na de technische keuring de veiligheid gewaarborgd is (art. 22, lid 1, 3e alinea). Ook art. 18g kan dan vervallen.

Maar uiteraard is het zo, dat de meest correcte manier om met de overgangsmaatregelen om te gaan is een puur en simpele terugkeer naar NVO binnen het ROSR, zoals ook al voorgesteld is door de ESO ondersteund door de EBU tijdens de raadgevende conferentie in Straatsburg in 2010. Als Nederland werkelijk terug zou willen naar NVO, zouden deze wegen bewandeld kunnen worden, onder voorwaarde, dat het een opschortende werking heeft op de huidige keuringsmomenten.

De minister schrijft: “ *Het overhevelen van beslisbevoegdheden is zinvol met het oog op toekomstige veranderingen in de institutionele verhoudingen tussen de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).*”

In het verleden heeft het binnenvaartbedrijfsleven voor de CCR gekozen als leidend orgaan, omdat men bang was voor allerhande lidstaten met weinig kennis van zaken en geen binding met de binnenvaart in de EU die dan ook nog wat te zeggen wilden hebben over de binnenvaart.

Aan de andere kant kan in de EU het parlement een rol spelen, waardoor je in ieder geval het idee hebt dat er democratische beïnvloeding mogelijk is.

Bij de CCR weten we ondertussen helaas maar al te goed hoe ondemocratisch het functioneert en hebben de Rijnvaartcommissarissen eigenlijk bevoegdheden die door de nationale parlementen amper te beïnvloeden blijken te zijn. Daar staat tegenover dat een lidstaat in de CCR een veto recht heeft. Bijvoorbeeld bij de relingenplicht had/heeft Nederland dit in de CCR kunnen gebruiken, maar in de JWG/EU is dit gewoon per meerderheid aangenomen. Daarnaast is de acte van Mannheim (CCR) bijvoorbeeld op zich positief voor de binnenvaart maar wordt steeds minder vaak werkelijk ingezet (bijvoorbeeld bij de sprake over tolgeldeninning in Duitsland horen wij de CCR niet). Dus daar waar de CCR ooit bedoeld was om “vrij vervoer mogelijk te maken over de Rijn” lijkt het nu een organisatie te zijn geworden die zich totaal focust op het uitvaardigen van regels zodat de binnenvaart nog schoner, nog zuiniger, nog veiliger is. Dat klinkt heel mooi maar het beleid staat totaal los van de andere vervoersmodaliteiten waarbij er dus zeker geen sprake meer is van een level playingfield wat betreft regelgeving ten opzichte van de concurrenten van het vervoer over water: het vervoer over de weg en het vervoer per spoor. De ASV neemt aan dat als de regelgeving vanuit Europa aangestuurd wordt men eerder het belang in zal zien van een meer evenwichtig beleid waarbij ook de onderlinge verhoudingen van de vervoermodaliteiten en de totale effecten van beleid op de leefomgeving een rol zullen spelen.

Helaas moet de ASV concluderen dat in zowel de EU als CRR het (particuliere) bedrijfsleven hoe dan ook geen stemrecht heeft en dat is eigenlijk een vreemde zaak, meer als toehoorders/adviseurs is het bedrijfsleven niet.

Bovendien is het zo dat het parlement grotendeels buitenspel staat en er geen parlementaire controle mogelijk is. De CCR hearing van 28-11 is hier een aardig voorbeeld van. Want wat de Tweede Kamer ook in meerderheid mag besluiten, de Rijnvaartcommissarissen hoeven zich hiervan niets aan te trekken.

4) Subsidiariteit:

De ASV herkent de situatie in de binnenvaart in dit geval zeker niet als “**Gelijke kansen voor alle binnenvaartondernemers binnen de EU.**”

Aanpassen van een bestaand schip bij nieuwbouw ombouw of verbouw (NVO) of de hierboven omschreven vormgeving van de nieuwe EU-regeling zouden die gelijke behandeling beter garanderen, in tegenstelling tot de huidige toepassings- en handhavingsverschillen in de verschillende lidstaten. Een van de (ook door Nederland) gestelde eisen aan de nieuwe regeling is, dat lidstaten voldoende ruimte hebben om afwijkingen te hanteren. Binnen een EU-regeling lijkt daar meer openlijke ruimte voor te zijn, dan binnen het ROSR. Met daarbij meer inbreng van het EU-parlement.

4c) De ASV herkent de situatie in de binnenvaart in dit geval zeker niet als “**Financiële consequenties voor het bedrijfsleven: geen.**”

Dat zou anders zijn in het geval van terugkeer naar de NVO-situatie, met in dat geval een duidelijk positieve ontwikkeling.

Reactie vanuit de ASV betreft de technische eisen voor binnenvaartschepen

Het onder de loep nemen van de technische voorschriften juichen wij toe Maar het is onduidelijk hoe breed men dat wil bekijken en waar men dan op wacht . De ASV zou het toejuichen als men eerst een pas op de plaats maakt, de regelgeving terugbrengt zoals voor 2003, dan bekijkt welke regels bewezen nut en noodzaak hebben en voor welke schepen en ik welk gebied dat zou moeten gelden, en dan pas (beperkt) invoert. Nu duurt alles zo lang dat de koude sanering inmiddels al plaatsvindt en

nu een essentieel deel van de vloot aan het verdwijnen is en nooit meer terug zal komen. Daarmee is de diversiteit van de vloot onherstelbaar aangetast.

Bijlage 3. Verordening capaciteitsbeleid binnenvaartvloot.

Voorstel voor een Verordening van het Europese Parlement en de Raad voor aanpassing van Verordening (EC) nr. 718/1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren.

De aanpassingen maken de omscholing mogelijk van eigenaren/schippers alsmede aanmoediging van technologische vooruitgang op milieugebied.

Hier ontbreken de commissievoorstellen.:

De Nederlandse positie is: De prioriteit moet uitgaan naar technische vooruitgang op milieugebied. Juist omdat de ASV het belang van het milieu onderkent willen we hier toch wat opmerkingen bij maken. Wij denken namelijk niet dat met deze voorstellen het milieu uiteindelijk het meest gediend is. Dit, omdat deze regelgeving het gevaar in zich draagt het kind met het badwater weg te gooien. Een essentieel deel van de vloot kleinere schepen zal niet kunnen voldoen aan de eisen en van de markt verdwijnen. Al deze schepen zullen vervangen worden door tienduizenden vrachtwagens (dat is nu al aan de orde). Grotere schepen kunnen hun werk niet overnemen want zij kunnen niet via de haarvaten van de vaarwegen komen (zie het pamflet "kleine binnenvaart de moeite waard van de ASV om een beeld te krijgen van de consequenties hiervan). Zeker gezien in het kader van maatregelen ter bestrijding van de crisis is dit niet de juiste insteek.

In de voorstellen van de Commissie voert deze invulling geenszins de boventoon.(zie hieronder*) Met name een vorm van vervroegde pensionering of omscholing voor uittrekers zou recht doen aan datgene waar de sloopgelden ooit voor betaald zijn, en ook op de plaats komen bij degenen die dat veelal betaald hebben. Hieraan zou een financiële ondersteuning moeten worden gekoppeld om kwalitatief goede kleinere schepen in de vaart te houden.

Daarnaast kan door terugkeer naar het toepassen van de N.V.O.-regeling (aanpassen aan nieuwbouweisen bij nieuw- ver- of ombouw) in de technische eisen vervoer voor de binnenvaart behouden blijven en voorkomen worden, dat er een omgekeerde modal shift plaats vindt en kan ook een doorontwikkeling van de bestaande vloot naar een hogere milieustandaard weer in beeld komen.

Financiering:

(zoals ook al geschreven bij het fiche Mededeling Naiades II, bijlage 1) Men wil de "vergroening" van de vloot betalen met geld uit het reservefonds van "de sector" (het zogenaamde sloopfonds). Dat fonds is gevuld met gelden van schippers bedoeld om de overcapaciteit (!) tegen te gaan. Dat geld zou ook terug moeten vloeien naar de schippers die er aan betaald hebben. Als we dit voorstel zien is de kans erg groot dat het in een heel andere richting terecht komt. Het voorstel van Emile Roemer (zie "de schipper aan het woord") om het bijvoorbeeld uit te keren aan schippers die dan nog een soort pensioen kunnen "genieten" kan volgens ons op een veel breder draagvlak rekenen.

** Artikel 8 van Verordening (EG) nr. 718/1999 wordt vervangen door:"Artikel 8
Onverminderd artikel 3, lid 5, kan elke lidstaat maatregelen nemen met name om:*

- *de vervroegde pensionering of de overschakeling naar een andere economische bedrijvigheid te vergemakkelijken van ondernemers van vervoer over de binnenwateren die zich uit de binnenvaart terugtrekken;*
- *voor de bemanningsleden die de sector verlaten, beroepsopleiding of omscholing te organiseren;*
- *de vakbekwaamheid in de binnenvaart te verbeteren om de verdere ontwikkeling en de toekomst van het beroep te verzekeren*
- *schipper-eigenaars aan te moedigen om zich bij een commercieel samenwerkingsverband aan te sluiten*
- *en de organisaties die de binnenvaart op EU-niveau vertegenwoordigen te versterken;*
- *de aanpassing van de schepen aan de technische vooruitgang te stimuleren om de arbeidsomstandigheden te verbeteren en de veiligheid te verhogen;*
- *innovatie van schepen en de aanpassing van de vloot aan de technologische vooruitgang op milieugebied aan te moedigen*

sub 4 b) Subsidiariteit:

Men spreekt van gelijke kansen voor elke binnenvaartondernemer maar het huidige financieringsbeleid van de banksector haalt die gelijke kansen volledig onderuit. Ook het feit, dat bestaande schepen met terugwerkende kracht aan onnodige nieuwbouweisen moeten voldoen, verstoort die gelijke kansen.

sub 5 c+d) Financiële consequenties voor het bedrijfsleven:

Subsidies mogelijk maken is een goede zaak om de concurrentievoorwaarden met de omliggende landen gelijk te trekken, maar dan geen regelingen in de fiscale sfeer, aangezien de minst draagkrachtigen dan juist afvallen.

sub 9) Nederlandse positie.

Deze ondersteunen we, zoals eerder reeds gezegd, niet.

Beter zou zijn het inzetten op een real-time marktobservatie, ondersteund door een kostprijsbeding in de vervoersvoorwaarden.

Een verbetering van de financiële situatie leidt automatisch tot investeringen in o.a. milieu-technologie.

Reactie ASV op onderzoeksrapport naar markttransparantie in de binnenvaart.

Het onderzoek is in 2013 uitgevoerd door Panteia in opdracht van de minister van Infrastructuur en milieu, naar aanleiding van een breed gedeelde vraag vanuit de Tweede Kamer. Het onderzoek is gericht op het verbeteren van de markttransparantie in de binnenvaart en de rol van tussenpersonen in deze sector.

Het bevreemdt ons dat de onderzoekers vertegenwoordigers van de ASV niet heeft opgenomen in de klankbordgroep van het onderzoek. De klankbordgroep zag er als uit:

Jan Vogelaar (CBRB)
Erik van Toor (BBU)
Gerard Kester (BBU)
Laurie d'Hont (EVO)

In de klankbordgroep is geen schipper te bekennen. De samenstelling van de klankbordgroep gaat volledig voorbij aan de doelgroep waar de vraag naar meer transparantie juist vandaan komt. Dat is een bewuste keuze geweest, want de ASV had zeker klaar gestaan om mee te denken. Dit heeft o.i. het onderzoek beperkt en maakt dat de conclusies de sector in een bepaalde richting duwen, niet noodzakelijk de richting tot verbetering.

De centrale vraag die er gesteld werd in dit marktonderzoek zegt eigenlijk al genoeg. Men wil niks weten van geschiedenis en opvattingen van de sector zelf.

De centrale vraag is:

Wat kan voor de binnenvaart worden geleerd voor het vergroten van de markttransparantie van andere (vergelijkbare) branches waar tussenpersonen een belangrijke rol spelen?

Dat laat zien dat dit een erg gestuurd onderzoek is. Wat we bijvoorbeeld kunnen leren uit ons eigen (binnenvaart)verleden wordt in het onderzoek helemaal niet meegenomen.

Een voorbeeld uit het onderzoek: Bij paragraaf 2.1 Relevantie van het onderzoek staat:

Het onderzoek is vooral gericht op het vinden van inspirerende voorbeelden buiten de binnenvaartsector.....

Om wat voor reden is het rijke verleden van toerbeurtsystemen, inclusief de transparantie die dat met zich meebracht, buiten beeld gebleven in dit onderzoek? Daar is veel inspiratie uit te halen, aangezien deze systemen decennialang hebben standgehouden.

In algemene zin kan gesteld worden dat in het onderzoeksrapport weinig aandacht besteed aan markttransparantie en de rol van tussenpersonen in de binnenvaart zelf. Wat er wel over geschreven wordt bestaat veelal uit herhaling van wat al in eerdere recente rapporten is geconcludeerd en worden oplossingsinrichtingen voorgesteld die bij alle betrokkenen bekend zijn.

De aanleiding van het onderzoek waren diverse signalen (bijvoorbeeld vanuit de ondernemersorganisaties Binnenvaart Branche Unie en Algemeene Schippers Vereeniging) dat de vervoersprijzen, de courtages voor de tussenpersonen en de mechanismen voor de totstandkoming van prijzen en courtages in verschillende schakels van de kolom niet transparant zouden zijn.

De signalen die beschreven worden vragen om diepgaand onderzoek naar markttransparantie en de rol van tussenpersonen in de sector binnenvaart zelf in eerste instantie en dat vergelijken met andere branches. Naar mening van de ASV is in dit onderzoeksrapport een in eerdere rapporten geschetst beeld van de markttransparantie in de binnenvaartmarkt overgenomen, wat geen recht doet aan de gesignaleerde problematiek en derhalve vormt dit rapport geen basis om inspiratie uit op te doen voor een betere markttransparantie in de binnenvaart.

Verder worden er aannames gedaan die wij in de praktijk niet gestaafd zien. Eerlijk gezegd geloven de schippers van de ASV de in het rapport als feiten gepresenteerde aannames niet en willen één en ander wel eens met cijfers onderbouwd zien.

In het rapport wordt onder andere gesteld dat er vanuit de vragers (verladers en bevrachters) druk is om gebruik te kunnen maken van 'goede' schepen. Bij deze opmerking rijst bij de ASV de vraag hoeveel bevrachters en verladers daadwerkelijk kiezen voor een 'goed' schip boven het 'goedkoopste' schip. Wij durven te beweren dat dit nauwelijks voorkomt. Vervoer per binnenschip is een eenzijdig product. De schepen moeten aan standardeisen voldoen, waar alle schepen aan moeten voldoen. De grootste concurrentie is die op de prijs, het goedkoopste schip is aan de reis.

Het rapport sluit af met de volgende algemene aanbeveling:

12.7 Welke partijen kunnen actie ondernemen?

Geïnspireerd door het beschouwen van een aantal vergelijkingsbranches zijn in dit hoofdstuk enkele mogelijkheden beschreven die kunnen bijdragen aan verbetering van de markttransparantie, evenwichtiger marktverhoudingen en betere strategische beslissingen in de binnenvaart.

Uit de vergelijkingsbranches blijkt dat ook daar de markttransparantie min of meer beperkt is, evenals in de binnenvaart, maar dat men vaak duidelijk verder is met schaalvergroting, samenwerking, gebruik van informatie-uitwisseling en het gebruik van het internet als marktplaats. Dit zou de binnenvaart kunnen stimuleren om de reeds ingeslagen paden rondom toenemende samenwerking, informatie-uitwisseling en internetgebruik als marktplaats verder uit te bouwen en te intensiveren. Diverse partijen kunnen hierin een rol spelen.

De belangrijkste is daarbij de binnenvaartschippers zelf, die nu sterk vasthouden aan hun zelfstandigheid en kleinschaligheid. Meer bereidheid tot samengaan en samenwerken is essentieel om de sector verder te professionaliseren. Hiervoor is een cultuuromslag nodig.

Dit wordt tegen schippers gezegd die jarenlang vrijwillig hebben samengewerkt middels een toerbeurtsysteem. Daarbij werden de middelen van toen (teletekst bijvoorbeeld) goed gebruikt. Later, na het gedwongen afschaffen van de Evenredige Vrachtverdeling is dit nog jarenlang, ook op vrijwillige basis doorgezet in Frankrijk (internationaal) waar internet een heel grote rol speelde en schippers een goed inzicht hadden over welk werk waar aangeboden werd en hoeveel schepen er waar op werk lagen te wachten (en zelfs wat de minimale prijs was die je kreeg voor een bepaald werk).

En op het moment dat de EUBO via internet gegevens openbaar wilde maken werd deze organisatie teruggedreven door, destijds, de NMa. Dit onderzoek had daar toch zeker aan moeten refereren en naar de oorzaken van het verdwijnen van deze markttransparantie moeten zoeken, en liefst met voorstellen moeten komen die met deze kennis rekening zou hebben gehouden. De aanname dat schippers niet willen samenwerken is een farce, het is helaas zo dat schippers wel mogen samenwerken maar niet als het doel is dat men daar een beter tarief door kan verkrijgen. Dat geeft dit rapport zelf tussen de regels ook al aan want men geeft de samenwerkingsverbanden als voorbeeld van "hoe het zou moeten" maar in het begin van het rapport geeft men ook al toe dat deze samenwerkingsverbanden in feite net zo werken als 'gewone' bevrachters'

Dus slaat men de schippers om de oren met iets onmogelijks: men moet samenwerken om de eigen positie te verbeteren, maar zodra men dat echt doet en men een zekere machtsfactor dreigt te worden wordt er van hogerhand ingegrepen om dat te stoppen.

Op basis van bovenstaande moeten wij, als ASV, tot onze spijt de conclusie trekken dat oplossingsinrichtingen genoemd in het onderzoeksrapport "Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart", geen grote rol van betekenis kan spelen bij verbetering van de markttransparantie en marktwerking in de binnenvaart.

10-11-2013

Algemeene Schippers Vereeniging.

Binnenvaartbranche gaat niet mee met wijze waarop deel C van CDNI wordt ingevuld.

“Flinke beperking in inzamelnetwerk huisvuil, grof afval en niet-oliehoudend KGA zonder abonnement”

Per 1 november 2013 gaat de Minister van I&M het abonnementensysteem voor “overig scheepsbedrijfsafval” invoeren en zal er voor de inzameling van niet-oliehoudend KGA, huisvuil en grof afval bij inzamelpunten vanuit het Rijk (langs de Rijkswaarwegen) betaald moeten worden. Het gaat hier weliswaar om een niet verplicht abonnement, maar de vrij toegankelijke infrastructuur voor de afgifte van dit type afvalstoffen, zoals die nu is, zal daarmee passé zijn.

De gezamenlijke binnenvaartorganisaties, BLN-BBU, BLN-Kon. Schuttevaer, het CBRB, de ASV, de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen en het Nederlands Platform voor Waterrecreatie hebben de Minister in een brief op 29 mei jl. onder andere geadviseerd de afgifte bakken **wel** per 1-11-2013 af te sluiten op basis van een gratis abonnement en tot een betaalbare abonnementenstructuur te komen. Verder adviseren zij om het betalingssysteem internationaal in te voeren en gelijk te trekken en de betaalde inzameling uit te stellen tot 1 januari 2016, want zo benadrukken de organisaties het Scheepsafvalstoffenverdrag is een overeenkomst tussen de verschillende Rijnlanden! Het is echter wel zinvol de afgiftepunten per 1 november a.s. af te sluiten, omdat dan een goed beeld wordt gekregen van de afvalstroom en de infrastructuur die je daar voor nodig hebt. Nu wordt de prijs van het abonnement bepaald op een ingeschat aantal abonneerders en een ingeschatte afvalstroom, dat mogelijk niet overeenstemt met het werkelijke aantal deelnemers van het systeem en daarmee ook de afvalstromen.

Na een aantal gesprekken tussen de binnenvaartorganisaties en vertegenwoordigers van het Ministerie I&M en een eerdere petitie, ondertekend door 1000 binnenvaartondernemers, bleek de Minister niet gevoelig om op het voorstel van de binnenvaartbranche in te gaan. Per 1 november a.s. gaan de afgiftepunten langs de Rijkswaarwegen (zoals bijvoorbeeld het Amsterdam-Rijnkanaal en de sluiscomplexen) in elk geval op slot en kan niet-oliehoudend KGA alleen nog worden afgegeven op basis van een abonnement (à € 194,=). Het is zeker niet onwaarschijnlijk dat hierdoor de afvalstromen richting havenbedrijven en/of gemeenten gaan plaatsvinden, waar de afvalstoffenheffing meestal in de havenliggelden verwerkt zijn.

In een brief van 24 september j.l. liet de Minister de branche weten dat zij niet bereid is op het voorstel van de organisaties in te gaan en verzocht hen een keuze te maken uit verschillende abonnementen. Wanneer er geen eenduidige keuze gemaakt zou worden, zou de Minister voor een abonnementstype kiezen. Dit wordt het abonnement voor € 469,= euro voor huisvuil en grof afval bij 25 strategische afgiftepunten langs de Rijkswaarwegen en drukke sluisen, waarbij echter het afgiftepunt op de middenkolk van het Volkeraksluiscomplex, vanwege de extra hoge inzamelkosten (zo'n € 80,= extra per abonnement) gaat verdwijnen.

De organisaties hebben in een schrijven bij de Minister aangegeven onder deze omstandigheden geen keuze te kunnen maken, omdat er in de sector geen draagvlak voor de regeling is en de gevolgen van de invoering van de regeling nog onvoldoende te overzien zijn. De brancheorganisaties roepen de leden dan ook op een goede afweging te maken om een abonnement wel/niet af te sluiten en zoveel mogelijk gebruik te maken van de voorzieningen in havens en gemeenten.

Afvalstoffen vallend onder deel A van het CDNI, zoals oliehoudend KGA, bilgewater, poetslappen, filters, (smeer)vetten en ander oliehoudend afval, blijven onder de verwijderingsbijdrage op de gasolie vallen en staan los van het abonnement voor deel C afvalstoffen.

Ingezonden brief aangaande afvalafgifte

Geachte lezer,

Het is bijna 1 november en zoals u wellicht heeft vernomen gaat op die datum de afgifte van bedrijfsafval en huisvuil voor de binnenvaart drastisch veranderen. Onder het mom van "de vervuiler betaald" heeft Rijkswaterstaat een systeem uitgedacht met abonnementen, afgesloten containers en minder afgiftelocaties dat per 1 november ingaat.

De ASV heeft het afgelopen jaar weerstand geboden tegen dit systeem. Middels brieven naar de minister en de petitie "binnenvaart weigert mee te werken aan schending van het Scheepsafvalstoffenverdrag" hebben wij gepoogd minister Schulz- van Haegen te bewegen deel C van het CDNI verdrag op een rechtmatige en internationaal uniforme wijze in te voeren. Dit alles op een passende termijn. M.a.w. Zich te houden aan de afspraken met de CCR lidstaten en Luxemburg in het CDNI verdrag (Scheepsafvalstoffenverdrag).

De ASV stond hier niet alleen in. Wij hebben bijval gekregen van de Koninklijke Schuttevaer Vereniging, het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, de Binnenvaart BrancheUnie en de Landelijke Vereniging voor het Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig. Dit heeft geleid tot een eensluidend standpunt van de sector, verwoord in een door Koninklijke Schuttevaer opgestelde brief richting de minister. Ook de Europese Schippers Organisatie heeft aangegeven niets te zien in het voornemen van Nederland om dit éézijdig in te voeren.

Met een dergelijk laag draagvlak (met argumenten onderbouwd) zou je denken dat de minister op z'n minst overleggen had opgestart met de brancheorganisaties op zoek naar draagvlak voor haar beleid.

Niets is echter minder waar. De minister heeft na het verzenden van eerder genoemde gezamenlijke brief geenszins de intentie getoond met de sector te willen overleggen. Dit valt te herleiden uit het antwoord dat zij heeft gegeven en het moment waarop. Drie maanden heeft het geduurd alvorens de minister haar antwoord heeft gegeven en daaruit is gebleken dat het voor de binnenvaart kiezen of delen was ; wij konden kiezen uit een abonnementsvorm of zij ging dat voor ons doen. Wij hebben niet gekozen om niet in te stemmen met slecht beleid en schending van een internationaal verdrag.

Wij, als ASV, vinden de manier waarop de minister is omgegaan met de bezwaren van de sector onfatsoenlijk, een belediging van het petitierecht en ontkenning van het internationale karakter van de binnenvaart. Dat gezegd hebbende, zal deze gang van zaken ons er niet van weerhouden de weerstand door te zetten. Daarvoor zijn onze zorgen te groot dat, door de beleidskeuze van de minister, afvalstromen van de binnenvaart bij anderen terecht komen, zoals gemeenten en/of onze buurlanden. Of erger, dat er een significante stijging van zwerfafval zal ontstaan.

We zullen de minister voor de gevolgen hoofdverantwoordelijk houden. Daarnaast zijn de Verdragsluitende Staten medeverantwoordelijk, omdat men de handelswijze van Nederland toelaat.

Afsluitend wil het ASV bestuur via deze weg nadrukkelijk bedanken voor het tekenen van de petitie en de brancheorganisaties voor de goede samenwerking op dit vlak tot dusver, specifiek Leny van Toorenborg voor haar inzet.

Namens de ASV,

Koninklijk besluit met betrekking tot kostprijs

Publicatie : 2013-11-21

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER 7 NOVEMBER 2013.

- Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende de invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren

FILIP, Koning der Belgen, Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende de invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 14 juni 2013;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting d.d. 8 juli 2013;

Gelet op de betrokkenheid van de Gewestregeringen;

Gelet op advies nr. 53.814/2/V van de Raad van State, gegeven op 12 augustus 2013 met toepassing van artikel 84, § 1, 1° van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren, waarbij besloten is dat een effectbeoordeling niet vereist is;

Overwegende dat artikel 94 van de geconsolideerde versie van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bepaalt dat elke in het kader van de Verdragen genomen maatregel op het gebied der vrachtprijzen en vervoervoorwaarden moet rekening houden met de economische toestand van de vervoerondernemers en dat het daarom noodzakelijk is ongeoorloofd lage prijzen te verbieden ten einde de vrijheid van de bij een bevrachting betrokken partijen te waarborgen;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Mobiliteit en op het advies van onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende de invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren wordt ingevoegd : « 6° vervoerder : een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen »

Art. 2. Na artikel 2 van hetzelfde besluit wordt een artikel 2bis ingevoegd, luidende als volgt : «
Art. 2bis. § 1. Onverminderd artikel 2 van dit besluit is het verboden een schip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen in gebruik te nemen en in gebruik te geven tegen een ongeoorloofd lage prijs of door zijn tussenkomst, rechtstreeks of onrechtstreeks, hieraan mee te werken. § 2. Onder prijs wordt verstaan de vergoeding die voor het gebruik van het schip ten behoeve van vervoer en/of opslag van goederen verschuldigd is gedurende de ganse duur van dit gebruik. § 3. Onder ongeoorloofd lage prijs wordt verstaan een prijs die, mede rekening houdend met de eisen die aan het schip worden gesteld, voor de vervoerder onvoldoende is om alle kosten rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdende met de exploitatie van het schip te dekken. »

Art. 3. Na het nieuwe artikel 2bis wordt een artikel 2ter ingevoegd, luidende als volgt : "

Art. 2ter. Onverminderd artikel 2 van dit besluit is het verboden een schip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen in gebruik te nemen en in gebruik te geven zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorschriften."

Art. 4. Dit besluit treedt in werking de dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

Art. 5. De minister die bevoegd is voor de binnenvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 7 november 2013.

FILIP Van Koningswege : De Minister van Economie, J. VANDE LANOTTE De Minister van Binnenlandse Zaken, Mevr. J. MILQUET De Staatssecretaris voor Mobiliteit, M. WATHELET

De parabel van de kikker. (of: hoe gaan we onbewust de boot in).

Vrij vertaald naar Olivier Clerc, met dank aan Jacques Delhay, La Glissoire.

Stel je een pot voor, gevuld met koud water. Een kikker is rustig aan het zwemmen. Er wordt een vuurtje aangestoken onder die pot. Het water wordt wat lauw. De kikker vindt dit vrij aangenaam en zwemt lekker door. De temperatuur stijgt en het water wordt nu warm. Het is een beetje meer dan wat de kikker fijn vindt, hij wordt een beetje moe, maar geen paniek. Het water is nu echt warm. De kikker vindt datvervelend, maar is versuft, zodat hij de warmte ondergaat zo goed als hij kan en niets doet. De temperatuur zal dus blijven stijgen tot het moment waarop de kikker uiteindelijk gekookt aan zijn eind komt en sterft zonder ooit uit de pot te springen.

In de pot gegooid halverwege de kooktemperatuur, zou de kikker onmiddellijk met een zelfbewuste en krachtige sprong zijn heil gezocht hebben.

Deze ervaring (niet aan te raden) is zeer leerzaam! Het laat zien dat wanneer er langzaam genoeg een negatieve verandering optreedt, het meestal onopgemerkt door ons bewustzijn glipt en niet leidt tot enige reactie, verzet of opstand.

Dit is precies wat er gebeurt in de maatschappij, waarin wij wonen. Jaar na jaar zien we een constante afbraak van waarden optreden. Zo langzaam echter, dat (bijna) niemand er tegen in het geweer komt. Niettemin, zoals de kikker, die plotseling in zeer warm water springt: Als we een doorsnee iemand uit de jaren '80 zouden nemen en in onze hedendaagse (binnenvaart)wereld zouden loslaten, zouden we een reactie zien van uiterste verbazing en ongeloof.

De ouderen onder ons zullen kunnen spreken uit ervaring. We blijven alert, en niet zonder reden in dit kikkerland....

Hoorzitting spitsuursluiting brug in Boskoop.

Op woensdag 20 november was ik bij de hoorzitting over de spitsuursluiting van de brug in Boskoop.

Dit was bij de provinciale Staten van Zuid-Holland in Den Haag. De reden was het Burger initiatief van uit de bevolking van Boskoop, dit moet dan behandeld worden door de Provinciale Staten. Lies van Aelst had ons gevraagd om hier voor in te spreken, zo heet dat en er is een speciale microfoon voor de inspreker(ster). Ik bleek daar samen te zijn met Kees de Vries die namens Schuttevaer insprak. Maar ik mocht eerst, ik zal het verhaal wat ik daar gehouden heb woordelijk weergeven dan hebben jullie ook een indruk hoe zo iets gaat, voor mij was het ook nieuw hoor, voor het eerst bij de Staten.

Geachte voorzitter, dames en heren. Goede middag ik ben Ger Veuger en kom hier inspreken namens de ASV. Wanneer is de brug open en wanneer is de brug dicht. Dit is in feite het geschil wat hier vandaag aan de orde is. Vanuit de schipper gezien is de brug open als hij er door kan varen. Dit komt voort uit de tijd dat er nog bijna geen bruggen waren. In de tijd van mijn Opa waren er nog weinig bruggen in de doorgaande vaarwegen. Toen de bruggen kwamen was de vaarweg dicht als de brug niet openging.

Geheel anders is het voor de droge weg gebruikers die roepen als ze te laat komen de brug was dicht. Zie hier het conflict van deze dag. Wij claimen de oudste rechten. de kanalen en rivieren waren er al en toen kwamen de obstakels de bruggen. De droge weggebruiker gebruikt nu zijn getalsmatige overwicht om zijn argumenten kracht bij te zetten.

Aan beide zijden is er schade door wachttijd, als er spitsuursluiting komt gaat de schipper het gelag betalen, als het er niet van komt, heeft de weggebruiker schade. Maar er wordt schade berokkend als er spitsuursluitingen komen en schade berokkenen is altijd kwalijk en vraagt om schade claims. Als er geen sluitingen komen draagt iedereen zijn oponthoud zoals gebruikelijk.

Bij spitsuursluitingen zal de schipper proberen door harder te varen deze te omzeilen, dit levert naast de stress ook nog eens meer onveiligheid op en niet te vergeten, extra uitstoot niet goed voor het milieu. De schippers komen ook in de knoei met hun verplichte rusttijden, voortkomend uit de wet vaar en rusttijden binnenvaart. Voor verladers ontstaan er ook problemen als de schepen niet op tijd voor de wal zijn om te lossen.

Oorzaak en oplossingen. Er zijn twee redenen waarom de brug in Boskoop zo vaak open moet, de eerste is het feit dat de brug heel laag is, in gesloten toestand kan er kan bijna niets onder door. Ten tweede ligt de brug in de staande mastroute en dat houdt in dat alle schepen met een vaste mast die van Noord naar Zuid of omgekeerd moeten in Nederland, langs Boskoop komen. Daar kan niemand iets aan doen dat is nu eenmaal zo.

De sluiting tijden van de Spoorbrug van Gouda is het volgende probleem en misschien wel de belangrijkste als het om een oplossing gaat. De Spoorbrug gaat pas om 06.00 uur open en dan zijn de schepen met de spits net in Boskoop.

Twee jaar geleden is het rapport Effecten spitsuursluitingen Lammenschansbrug verschenen van de hand van Wouter van der Geest. Daarin is precies te lezen wat de negatieve effecten zijn van een spitsuursluiting. Schepen die in de vaart een brug passeren geven veel minder oponthoud dan schepen die van uit een stilliggende positie moeten opstarten ,door zijn grote gewicht van meer dan 1000 ton is het weer opgang brengen een tijdrovende bezigheid die ook nog eens veel energie kost. In dit rapport is aangetoond dat een schip wat zijn vaart kan behouden een brug in c.a. 4 minuten kan passeren, een schip in stilliggende positie heeft hier zo maar 6-7 minuten voor nodig. Op het moment dat een spits sluiting afloopt word hierdoor de spits enorm verlengd met alle negatieve gevolgen van dien.

Mijn spreektijd was al even verstreken en de voorzitter had mij al gemaand te stoppen dus verder kon ik niet komen , maar toen mochten de Staten leden vragen stellen dat was wel interessant want dan kun je nog even weer dieper ingaan op de problematiek, zoals b.v. de Spoorbrug in Gouda en de vaartijden regeling.

Vervolgens was Kees de Vries aan de beurt, die was het in hoofd punten wel met ons eens, alleen hij benadrukte dat we met de indieners van het Burger initiatief moesten overleggen, om de onderzoeksopdracht, waartoe zij opriepen breder te trekken en niet alleen naar de economische kosten kijken, maar ook naar andere aspecten en oplossingen. Dat is uiteindelijk wel gelukt , na veel vijven en zessen kwam het daar toch van, omdat alle partijen daar ook op aandrongen, moesten de initiatief nemers wel overstag.

Verder was het zo dat Lies van Aelst natuurlijk goede vragen stelde maar ook de VVD en Groen Links hadden goede vragen, de PVV wilde de brug gewoon dicht ook die in Leiden.

Tot zover mijn verslag van een dagje Provinciale Staten in Den Haag.

Ger Veuger.

Besprekingsverslag KSV, ASV en gemeente Geertruidenberg

Beste Bestuursleden van KSV De Amer en bestuurleden van ASV.

Maandagavond 28-10-2013 aanwezig namens KSV dhr. J. vd Sluijs en dhr. J. Leijten, namens ASV dhr. W. Stam en dhr. J. d. Meijer,

Maandagavond worden de schetsontwerpen afmeer gelegenheid in Geertruidenberg besproken met de bewoners van de Lunetkade. De bewoners van de Lunetkade hebben de hakken in het zand gezet en hun betoog was meer dan duidelijk, bij hen voor de deur geen roestige Rijnaken en ook geen passanten. De sfeer was zelfs grimmig en wij zijn met een slecht gevoel naar huis gegaan.

Dinsdagavond 29-10-2013 aanwezig namens KSV dhr. J. v.d. Sluijs en dhr. J. Leijten.

Dinsdagavond zijn de schetsontwerpen afmeer gelegenheid in Geertruidenberg besproken met de bewoners van de Timmersteekade. Deze avond had een prettige sfeer en er zijn kritische vragen gesteld door de bewoners. In het kort komt het er op neer dat men het liefst de situatie laat zoals die nu is, met toevoeging van een stuk of 4 historische schepen, en max. 5 passanten plaatsen. En dit allemaal aan de Timmersteekade, volgens de Wethouder heeft het geen zin om een jaren lange strijd te gaan voeren met de bewoners van de Lunetkade. De bewoners van de Timmersteekade gaven aan het prettig te vinden zoals de situatie nu is. Daarna heeft Wethouder L. Verschuren aan KSV en aan M. Derksen van de historische schepen gevraagd of wij donderdag ochtend 31-10-2013 om 9:00 uur bij een bespreking konden zijn om onze visie te geven hoe het een en ander vorm zou moeten krijgen.

Donderdag 31-10-2013 om 9:00 uur aanwezig namens KSV dhr. L. t. Haaf en dhr. J. Leijten.

Donderdag ochtend zijn wij bij de gemeente aantafel gegaan, KSV en M. Derksen van de historische schepen hebben een paar goede ideeën aangedragen, maar toen dacht mevr. I. Wolf van de gemeente dat ze toch nog maar een stukje van de Lunetkade moest proberen mee te nemen in de plannen. KSV heeft daarop gezegd dat wij bijna alles goed vinden zolang er maar een plaats voor de binnenvaart beschikbaar blijft. Word vervolgd.

Verslag opgemaakt op 31-10-2013

Door A.H.J.M. Leijten.
Koninklijke Schuttevaer

Persbericht van Gorinchem solidair over Woelsewaard

“Woelsewaard kan waarschijnlijk behouden blijven”

In de raadsbijeenkomst van 12 november 2013 heeft Eva Dansen (SP) ook namens Cees Van der Roest (Gorinchem Solidair) vragen gesteld over de plannen van Rijkswaterstaat voor een haven in de Woelsewaard. De Woelsewaard is nl., samen met het aangrenzende water (het Dalemse gat), door het Rijk opgenomen in de aanwijzing “beschermd stadsgezicht”. Uit de toelichting op dat besluit blijkt overduidelijk, dat dit open gebied aan de zuid-oostzijde van de vesting cultuurhistorisch van groot belang is.

De aanwijzing van de minister is al 25 jaar oud en had al lang geleden in een beschermend bestemmingsplan moeten worden opgenomen. In zo'n plan kan de gemeenteraad dan heel gedetailleerde regels voor de bebouwing opnemen. Een haven zoals die door Rijkswaterstaat is gepland past daar zeker niet in. Als de gemeente z'n huiswerk goed had gedaan en Rijkswaterstaat goed had opgelet, zou alle onrust in Gorinchem (500 bezwaren) niet nodig zijn geweest. De wethouder heeft tijdens de raadsbijeenkomst al toegezegd dat deze fout snel zal worden hersteld.

Als dat goed gebeurt, kunnen de Woelsewaard en het Dalemse gat behouden blijven.

Eva Dansen en Cees Van der Roest bekijken nog of er misschien wel meer mis is gegaan met het verwerken van de rijksaanwijzing van 1988 in het voorontwerp-bestemmingsplan. Hopelijk doet het college dat dan ook. De aandacht die er in de toelichting van dat plan aan is besteed is nl. wel erg minimaal. In ieder geval komt er dankzij de inspanningen van SP en Gorinchem Solidair hoogstwaarschijnlijk geen haven in de Woelsewaard.

Einde persbericht.

Naar wij begrijpen zijn er voorstellen ingediend voor andere locaties waar een overnachtingshaven kan worden gerealiseerd in die regio. De ASV is van mening dat, alhoewel uitbreiding van overnachtingsplaatsen noodzakelijk is voor de binnenvaart, dit niet ten koste hoeft te gaan van natuurgebieden als de Woelsewaard.

Werkwijze ministerie Infrastructuur en Milieu

Onderstaande brief heeft de ASV aan de minister en de Vaste Kamercommissie geschreven met betrekking tot de werkwijze van het ministerie Infrastructuur en Milieu

Aan: Minister van Infrastructuur en Milieu
Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen – Maas Geesteramus

*Aan: de vaste Kamercommissie Infrastructuur en Milieu
Rotterdam, 28 november 2013
Betreft: werkwijze ministerie Infrastructuur en Milieu*

Geachte dames, heren,

Hierbij wil de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) u erop attent maken dat de werkwijze van het Ministerie Infrastructuur en Milieu de gesprekspartners steeds meer buiten spel lijkt te zetten, waartegen de ASV hierbij sterk wil protesteren.

Gedurende vele jaren neemt de ASV actief deel aan alle mogelijke overleggen en digitale rondes. De werkwijze van het ministerie hebben we echter de afgelopen jaren zien veranderen waarbij wij ons niet aan de indruk kunnen onttrekken dat de inbreng van de diverse gesprekspartners hiermee sterk aan invloed heeft ingeboet.

Waar in het verleden de onderwerpen die bepaalde gesprekspartners aangingen dusdanig samengesteld werden dat wij ook werkelijk inhoudelijk deel konden nemen aan belangrijke vraagstukken, is er nu een werkwijze waarbij overkoepelende onderwerpen aan de orde komen die een tal van groeperingen aangaan en waarbij onze inbreng geminimaliseerd is.

Concreet betekent dat, veel overleggen met veel gesprekspartners waarbij de abstractie van de onderwerpen groot is geworden.

Dit doet een onevenredig groot beroep op de gesprekspartners waarbij zij keer op keer op moeten komen draven (als varende bestuursleden moeten wij ook vaak uit het buitenland komen) voor kortdurende overleggen waarbij dat deel van het overleg waar wij expertise in hebben ook weer zeer klein is. Daarnaast moeten we reageren op stukken waar maar een heel klein deel van de inhoud ervan tot onze competentie gerekend kan worden. U zult ook begrijpen dat een overleg op die basis nauwelijks nog zin heeft.

Daarnaast is de tijdsdruk waarbinnen wij moeten reageren erg groot. Tegelijkertijd overstelpt men ons, met vaak een heel beperkte introductie, met informatie die voor een groot deel niet voor ons van toepassing is. Men wekt daarmee de indruk aan de plicht voldaan te hebben al zou men ons de nodige informatie verstrekken en de kans geven een inbreng te hebben in de besluitvorming. Ik wil u er echter op wijzen dat uw ambtenaren zich zouden moeten realiseren dat dit niet bepaald een “level-playingfield” is waar we in Nederland zo de mond van vol hebben.

Het zet de, in dit geval, schipper (een gemiddelde burger) op een achterstandssituatie en dat vindt mijn organisatie, om het voorzichtig uit te drukken niet erg netjes. Ik wil hiermee dus protesteren tegen deze gang van zaken omdat wij zien dat dit steeds meer de werkwijze van OIM aan het worden is.

Als men suggereert dat er sprake is van inspraak dan willen wij dat hierbij tegenspreken.

Naar aanleiding van de nieuwsbrief van de ASV van oktober jongstleden waarin deze problematiek aan de orde kwam heeft de heer Langeveld, directie participatie van het ministerie Infrastructuur en Milieu, contact met mij gezocht. Het is goed te horen dat het ministerie graag wil dat de communicatie optimaal verloopt, zoals uit het gesprek bleek. Echter, er is kennelijk inmiddels een weg ingeslagen waarbij men de overleggen zoals men dat noemt “thematisch” aanpakt en het is “aan de organisaties zelf om te bepalen of het zinvol voor hen is om daaraan deel te nemen”. Daarmee moeten wij dus de conclusie trekken dat het Ministerie op deze weg door blijft gaan.

Ik stuur u hierbij twee bijlagen om u duidelijk te maken middels een voorbeeld waar wij het over hebben. De eerste bijlage betreft een reactie vanuit de ASV naar het OIM toe als antwoord op de mail van het OIM wat ik als tweede bijlage meegestuurd heb.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en vraag u er bij uw ambtenaren op aan te dringen een werkwijze te gaan hanteren die de gesprekspartners een echte kans geeft mee te denken en inbreng te hebben in de besluitvorming en uitvoering van beleid.

Met vriendelijke groet,

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

Bijlage 1: Reactie aan het ministerie Betreft: digitale consultatie PRTR Protocol

Geachte heren,

U vroeg de verschillende organisaties een reactie te geven op de door u toegestuurde stukken.

De stukken zijn groot, ingewikkeld en deels Engelstalig. De tijdsspanne om te reageren is kort. De links die we eigenlijk ook zouden moeten bestuderen hebben betrekking op een achterliggende wetgeving die veelomvattend en gecompliceerd is, en wordt o.i. alleen gebruikt door overheden, om hun verhouding tot de Kyoto-doelstellingen in te vullen.

Wat mij opviel in het protocol was een zin die ik hierin ook graag toegepast had willen zien, namelijk dat u zorg zou dienen te dragen voor het feit dat er “....steun en begeleiding worden gegeven bij het verkrijgen van toegang tot het register en het begrijpen en gebruiken van de daarin vervatte informatie.....”

Wat u doet is ons, met een heel beperkte introductie overstelpen met informatie die voor een groot deel niet voor ons van toepassing is. U hebt daarmee aan uw plicht voldaan maar kunt op uw vingers natellen dat dit niet bepaald een “level-playingfield” is waar we in Nederland zo de mond van vol hebben.

Het zet de, in dit geval, schipper (een gemiddelde burger) op een achterstandssituatie en dat vindt mijn organisatie, om het voorzichtig uit te drukken niet erg netjes. Ik wil dus in eerste instantie protesteren tegen deze gang van zaken omdat wij zien dat dit steeds meer de werkwijze van OIM aan het worden is. Wij zullen hiertegen dan ook krachtig protesteren bij de verschillende woordvoerders en bij de Minister.

Als u suggereert dat er sprake is van inspraak dan willen wij dat hierbij tegenspreken. Naast deze opmerkingen over uw werkwijze hebben leden van de Algemeene Schippers Vereeniging toch een aantal inhoudelijke opmerkingen, zonder dat we daarmee de indruk willen wekken volledig te kunnen zijn. Daarmee wensen we dus ook geen enkele verantwoordelijkheid te dragen voor datgene wat wij eventueel niet hebben kunnen weten, inschatten of begrijpen.

Een deel van onze opmerkingen heeft u (vermoedelijk) al ontvangen maar wil ik hierbij herhalen om aan te geven dat de ASV als bond achter de opmerkingen staat.

Onze organisatie vertegenwoordigt Nederlandse binnenschippers en het bestuur bestaat uit varende ondernemers.

Daarmee maken wij en onze leden deel uit van de doelgroep die onder deze regelgeving valt.

Door de verdragstaten is, zo lezen wij, een drempel vastgesteld van, in casu, een uitstoot van 500 ton CO₂ uitstoot, waarboven bedrijven (facilities) degelijk onderbouwd en met een bewaarplicht van de data van 5 jaar, melding moeten maken van hun CO₂-uitstoot. Van toepassing, omdat voor de voortbeweging van onze schepen dieselbrandstof verbruikt wordt, waardoor per verbruikte liter netto 2,64 kg. CO₂ wordt uitgestoten.

Bovengenoemde drempel wordt overschreden bij een jaarverbruik van ca. 185 m³ brandstof, hetgeen voornamelijk door grote schepen wordt gehaald.

Echter, in Nederland is de drempel naar beneden bijgesteld tot een uitstoot van 100 ton CO₂, een equivalent van ca. 38 m³ brandstof, hetgeen inhoudt, dat vrijwel alle binnenvaartschepen onder de meldplicht vallen, een onredelijk verschil met omringende landen, die tot ons vaargebied behoren en in welke landen onze concurrenten opereren.

Daarnaast een grote administratieve extra belasting, hetgeen in tegenspraak is met de doelstellingen van vermindering van de administratieve lastendruk, zoals het ministerie die heeft verkondigd.

Wij moeten hiertegen met klem protesteren.

Daarnaast heb ik de volgende concrete vragen naar aanleiding van de door u gegeven antwoorden (h) en (i) betreffende paragraaf 8. Dit betreft de dataflow en de emissieberekeningen.

De dataflow wordt, zo lees ik, gecorrigeerd en er worden faciliteiten aan toegevoegd.

Vraag: Hoe krijgen wij inzicht in deze bewerkingen?

Emissieberekeningen:

Ik lees: Voor de niet-industriële bronnen wordt het principe gehanteerd:

Uitstoot = activiteitsniveau x emissiefactor De activiteiten worden herleid uit nationale statistieken, de emissiefactoren gebaseerd op metingen en berekeningen uit een model en (internationale) literatuur. Dit zou te vinden zijn in de documentatie.

Vraag 1: Kunt u ons een directe link doen toekomen waar deze informatie over de binnenvaart te vinden is?

Vraag 2: Is er al informatie beschikbaar uit individuele meldingen van vervoerders en zo ja, waar is die te vinden?

Verder lees ik in het rapport, dat de Nederlandse overheid een (verdeeld over verschillende stadia) actief sanctiebeleid gaat toepassen ten aanzien van niet-melders, c.q. foutmelders.

Voor zover ik kan achterhalen, is over deze regelgeving en het daaraan verbonden sanctiebeleid tot dusver geen overleg met de bedrijfstak geweest, noch informatie aan de bedrijfstak verstrekt.

In die zin moeten wij bezwaar maken tegen deze gang van zaken.

Hierover vernemen wij gaarne uw commentaar.

Want noch u noch wij zouden natuurlijk willen dat u ons opzadelt met een hoop administratieve ellende.

Daarnaast willen wij opmerken dat wij geen gegevens terug kunnen vinden betreffende de vrachtwagenbranche, kunt u die alsnog doen toekomen?

In afwachting van uw antwoord, en onder het voorbehoud dat wij bij verdere bestudering van de stukken nog met aanvullende vragen of opmerkingen komen,

Hoogachtend,
Sunniva Fluitsma

Bijlage 2: de betreffende mail van het ministerie

Geachte deelnemer aan het OIM-overleg,

Graag vraag ik uw aandacht voor het **PRTR protocol**. Het protocol, betreffende registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, is in 2003 opgesteld in het kader van de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Zowel de Lidstaten als de Europese Unie zijn partij. Het protocol vloeit voort uit het in 1998 in UNECE-verband gesloten Verdrag van Aarhus betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden. Volgens het Aarhus Verdrag dienen milieugegevens openbaar te zijn. Het bijbehorende PRTR protocol regelt het opzetten van openbare registers met milieugegevens. PRTR staat voor Pollutant Release and Transfer Register. Het VN protocol heeft binnen de Europese Unie vorm gekregen middels de Europese PRTR verordening (E-PRTR).

Exploitanten van inrichtingen die in Bijlage I van E-PRTR worden genoemd, moeten jaarlijks rapporteren over hun uitstoot van de in Bijlage II genoemde stoffen (voor zover de daar genoemde drempelwaarden worden overschreden) en de overbrenging van bepaalde soorten gevaarlijk afval en afvalwater naar elders. De Nederlandse rapportages worden gepubliceerd in het Nederlandse register en het Europese PRTR-register (E-PRTR register). Hiermee krijgt het publiek direct toegang tot informatie over afval en milieubelastende emissies in de leefomgeving. Daarnaast geeft het de mogelijkheid om milieuprestaties van bedrijven binnen Nederland en binnen de Europese Unie te vergelijken.

In het kader van het PRTR protocol zijn de partijen die deelnemen aan het protocol verplicht om per verslag periode een nationaal implementatierapport in te dienen. Het rapport dient aan te geven hoe de diverse verdragsartikelen van het VN protocol in de nationale regelgeving zijn omgezet. Ook kan praktische informatie over de uitvoering verschaft worden. Dit is een eerste verslag periode voor de implementatierapportage. Bij het tot stand brengen van het rapport wordt een vast format gehanteerd en dient publieke consultatie plaats te vinden.

Doel van de consultatie

Inventariseren van *mogelijk feitelijke onjuistheden* en *belangrijke aanvullingen* voor het concept Implementation Report PRTR 2013.

Publieke consultatie

De publieke consultatie voor het Implementation Rapport 2013 loopt van dinsdag 22 oktober 2013 tot en met maandag 18 november 2013. De consultatie vindt plaats via het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM). Maatschappelijke organisaties op het gebied van emissies worden geraadpleegd.

Bijlagen

In deze mail treft u de volgende bijlagen aan:

- Het Conceptverslag Implementatie PRTR Protocol 2013 (alleen Engelstalige versie beschikbaar)
- Nederlandstalige en Engelstalige versie van het PRTR Protocol.

Meer informatie over het PRTR Protocol is te vinden op:

<http://www.unece.org/env/pp/prtr.html>
(PRTR-website van de verdragsorganisatie UNECE)

<http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/meten-rapporteren/integraal-prtr/>
(RWS-leefomgeving website over integraal PRTR verslag)

Hoe kunt u reageren?

Wanneer u wilt reageren kunt u tot en met maandag 18 november 2013 een mail sturen naar info@overlegienm.nl met daarin uw visie op de be- en naleving van het PRTR Protocol, zoals hierboven onder het kopje *Doel van de consultatie* is beschreven. Het verzoek is uw reactie het onderwerp *Reactie op conceptverslag Implementatie PRTR* te geven.

Vervolg

Het Implementation Report PRTR Protocol 2013 dient 15 december 2013 gereed te zijn ten behoeve van tijdige indiening voor de Meeting of Parties, die in juni/juli 2014 zal worden gehouden in Nederland. Partijen die reageren op het conceptrapport worden op de hoogte gehouden van het definitieve rapport en krijgen een reactie op hun inbreng. Het definitieve rapport zal alleen in het Engels beschikbaar komen.