



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief februari 2010

Voorwoord

Uitnodiging

Agenda

Verslag najaarsvergadering

ASV Jaarverslag

ESO Jaarverslag

Buitenland belastingteruggave

Kick-off

Nieuws uit Brussel

Onderzoek overgangsbepalingen hardheidsclausule

Toekomstvisie structuurvoorstel ESO reactie ASV

WBR

Parkeervergunning

Aanmeldingsformulier

Kinderpagina / Voorpagina

## Voorwoord

Graag zou ik ieder van u een hart onder de riem steken.

Helaas zijn er weinig ontwikkelingen die daar een gereede aanleiding voor geven.  
De toestand wordt er ondanks wat warrige oprispingen over herstel toch niet echt beter op.

De maatregelen van de Sociale Dienst die nu in gang zijn gezet om zogenaamd schippers in nood in de vaart te houden stuiten op grote weerstand en dat is mijns inziens terecht.  
Van de voorgestelde oplegging zoals door het crisisberaad uitgedokterd zie ik ook al weinig in huis komen.

Waarom dringt het maar niet door bij de Overheid, wie dat dan ook moge zijn, dat de vrije markteconomie ten faveure waarvan we nu wereldwijd in de problemen zitten aan het eind van haar Latijn is.

Er zijn wat aarzelende pogingen om in de gezondheidszorg en nog wat instellingen de doorgedramde vrije markt weer wat terug te dringen.  
Echt veel zal het niet opleveren.

Dagelijks zijn er op radio en tv uitzendingen over het gebrek aan controle op de financiële instellingen en nu heeft ineens iedereen er al lang geleden voor gewaarschuwd maar niemand luisterde.  
De ongelimiteerde winstnemingen, de ergerlijke uitwassen van het vrije marktregime in industrie en bankwereld, blijken onuitroeibaar.

In de VS zijn ze al weer aan de orde van de dag.  
Hoe lang zou het in ons Verenigd Europa binnen de perken blijven?

Wij als ASV hebben noch hadden de wijsheid in pacht maar dat het na het opheffen van de toerbeurten niet goed zou komen is wel steeds geschreven, gezegd en geroepen.  
Uiteraard voor dovemansoren helaas.  
Weliswaar op oneigenlijke gronden, maar de crisis is door Nederland aangemeld bij de Europese Commissie.

Deze Commissie heeft mogelijkheden om in onze bedrijfstak iets te doen om de grenzeloze concurrentie waaraan we gezamenlijk ten onder dreigen te gaan in te perken.  
Het enige wat we horen is dat de sloopgelden kunnen worden aangewend om de afbraak van de vloot kleinere schepen, in gang gezet door de CCR, nog wat te versnellen door sloop in deze categorie.  
Geen woord over enige vorm van prijsbeleid in het vervoer, eerder het tegendeel.

De misère veroorzaakt door de ongecontroleerde vrije markt moet bestreden worden met nog meer vrije markt.

Dan komt alles wel weer goed.  
Zeggen ze!  
Vast wel, sterkte allemaal.  
Niek Deen.

UITNODIGING

# Jaarvergadering

Voor leden en donateurs van de Algemeene Schippers Vereeniging

*Geachte collega's*

Het bestuur van de Algemeene Schippers Vereeniging nodigt u en uw partner hierbij uit voor onze jaarvergadering op 13 maart 2010

De vergadering zal gehouden worden in  
"Appartementen Senioren Harmonie"  
Gaesbeekstraat 50  
Rotterdam  
Aanvang 10.00 uur.  
De zaal is open vanaf 9.30 uur.

In de middagpauze zullen we gezamenlijk de lunch gebruiken.

Na de middag, v.a 13.30 uur, is de vergadering openbaar en mag u dus collega's, die nog geen lid zijn, uitnodigen.

Het ligt in de bedoeling de vergadering 17.00 uur te sluiten. Na afloop is er gelegenheid om met elkaar van gedachten te wisselen onder het genot van een drankje.

Wij hopen u te mogen begroeten op 13 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de  
Algemeene Schippers Vereeniging

## Agenda

Opening en rede door de voorzitter.  
Goedkeuring agenda.  
Goedkeuring verslag van 19 september 2009  
Mededelingen  
Jaarverslag  
Financieel verslag en kascontrole  
Bestuurszaken  
ESO  
    PAUZE  
CCR regels  
Crisis

- Bijstand (BBZ)
- Kick Off

Wat verder ter tafel komt  
Rondvraag  
Sluiting

Wij wijzen u erop dat, conform de afspraak in eerdere vergaderingen, tijdens de vergadering alleen de rede wordt voorgelezen. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk de andere stukken vast zelf door te nemen en eventuele vragen en opmerkingen te noteren, neem de Nieuwsbrief mee naar de vergadering.

Mocht u onverhoopt verhinderd zijn om naar de vergadering te komen, dan horen wij toch graag uw mening over onderwerpen die ter sprake komen. Schroom niet uw mening kenbaar te maken bij voorkeur per e-mail naar een van de bestuursleden. Maar per telefoon, geschreven brief of fax mag natuurlijk ook.

# A.S.V. ledenvergadering

---

Bespreking : Ledenvergadering  
Datum : 19 september 2009  
Tijd : 10:40 tot 18:00  
Locatie : De Harmonie  
Gaesbeekstraat 11, Rotterdam  
Notulist : Roel Boermann

## **Opening**

De voorzitter Willem Stam opent de vergadering. Het is een speciale vergadering, normaal hebben we in het najaar alleen een middagvergadering maar nu de hele dag. 's Morgens de ledenvergadering, 's middags een openbare vergadering. 's Middags komt Emile Roemer SP woordvoerder over de binnenvaart. Verder bedankt de voorzitter de denktank die het bestuur prima heeft bijgestaan en in het bijzonder Nico Deen die helaas niet aanwezig kan zijn.

## **Goedkeuring agenda**

Bijkomende punten bemanningsregels en bestuursverkiezing.

## **Goedkeuring verslag vorige vergadering**

Verslag wordt goedgekeurd.

Joop Fricke meldt dat het duidelijker is wanneer in het verslag de namen de eerste keer volledig worden geschreven en daarna als afkorting. Dit wordt voortaan zo gedaan

## **Offerte Stapper**

WS heeft een offerte laten maken bij Asto BV voor zijn schip Stapper om aan de CCR regels te kunnen voldoen van 2010 en 2015. Hieruit blijkt dat het niet mee zal vallen om aan deze regels te moeten voldoen. De kosten zijn 105.000 euro, de marktwaarde van de Stapper is 125.000 euro. Sunniva Fluitsma merkt nogmaals op dat de CCR regels niet met 2 jaar zijn uitgesteld zoals eerder was gemeld. Christiaan van Lancker heeft in de ESO gezegd dat oud zijn en niet aan de CCR eisen kunnen voldoen gesloopt moeten worden, en de gehele ESO raad sprak hem niet tegen. Benjamin Lubbers zegt dat de ontvangers zitten te springen om kleine schepen, misschien is het een idee om deze ontvangers te gaan benaderen. SF zegt dat de EVO tegen kleine schepen is en heeft daar alles over te vertellen. Waarschijnlijk hebben de kleinere bedrijven welke vaak ook de kleine schepen ontvangen ook niets in de EVO te vertellen.

## **Bestuursverkiezing.**

Sunniva Fluitsma heeft zich kandidaat gesteld als bestuurslid.

Er moet gestemd worden en BV en LdW vormen de stemcommissie.

Uitslag stemming 10 leden voor en 0 leden tegen.

Bij deze is SF aangenomen als bestuurslid van de ASV.

## **Vaartijdenbesluit.**

JE legt uit dat men in de ESO wil weten wat het standpunt is van de ASV over de nieuwe plannen voor de vaartijden.

Er komt een flexibele benadering voor de vaartijden men kan dan indien er een tachograaf aan boord is langer varen maar niet meer dan 96 uur per week. Ook wil men de gewone tachograaf vervangen voor een digitale tachograaf en dan zou in de toekomst ook het vaartijdenboek kunnen vervallen. De ASV is tegen de digitale tachograaf omdat deze veel duurder is. De ASV blijft te allen tijde tegen een verplichting van de tachograaf. Ook mag de digitale tachograaf niet in de plaats komen van het vaartijdenboek. JE vindt dat men de alleenvaartregeling is vergeten en wil voorstellen dat deze meegenomen wordt zodat deze regeling op alle binnenwateren van toepassing komt. JE stelt voor om de eisen van alleenvaart te verzwaren met het verplicht stellen van een stuurautomaat. SF is tegen het verplicht stellen van een stuurautomaat. Er wordt gestemd over dit voorstel. 2 leden zijn voor de

stuurautomaat de rest is tegen. De ASV acht het op dit moment niet nodig om de stuurautomaat te verplichten maar laat het plan hier niet op vallen.

## **PAUZE**

Bouke Veltman wordt de voorzitter voor de middag vergadering, hij heeft een rede geschreven en gaat deze voorlezen.

De Socialistische Partij komt vanmiddag rond 3 uur, heeft niet zoveel tijd en zal daarom gelijk spreekrijd krijgen.

### **Crisis**

SF legt uit wat het beleid is van de ASV. Er moet een oplossing komen voor de langere termijn maar ook voor de korte termijn en wel op Europees niveau. SF legt verder uit wat de ASV zoal heeft gedaan om de crisis te bestrijden.

Er is een CAB bespreking geweest in Zwolle en dhr Sjaak van Wijk is daar aanwezig geweest en zegt dat er ongeveer 40 tot 50 mensen aanwezig waren. Er werd veel gesproken over de invulling van het plan. Men begon met 20ct per ton en later kwam men met het tender systeem. Duwbakken en rederijen zijn uitgesloten van deelname. Volgens SvW zou er geen 2 maar 3 categorieën van schepen moeten komen en daar zien hoeveel procent er wenselijk is om uit de markt te nemen. Er is niet gesproken over het verplicht stellen van het betalen aan deze regeling. Karel Verbergt zegt dat er in België in de categorie schepen van 500 tot 1500 ton 25% in grote financiële problemen zit, dat zijn ongeveer 250 schepen waarvan er 25 dreigen failliet te gaan. De crisis kan pas worden aangevraagd als er mensen failliet gaan. Verder leest KV de Europese verordening voor waarin staat dat eerst de crisis aangemeld dient te worden en dat daarna vanuit de binnenvaart voorstellen gedaan kunnen worden over eventuele oplossingen. Nederland draait het om en wil eerst een oplossing en dan de crises aanvragen. Dhr Vogelaar van en CAB en ook de EBU heeft alleen oplossingen genoemd voor de korte termijn en niets over de lange termijn, eind oktober komt het CAB met de conclusie. JE meldt dat de beunschepen ook afspraken hebben gemaakt en dat de NMA dit heeft goed gevonden. Wanneer er structuur en prijsafspraken worden gemaakt door de binnenvaart gaat de NMA dit bekijken. De NMA komt pas in actie als partijen uit de markt daar om vragen. SvW zegt dat juristen van CAB wel onderzoek hebben gedaan of de plannen NMA proef zijn.

### **Socialistisch Partij**

Dhr Emile Roemer is aangekomen, hij is woordvoerder van de Socialistische Partij voor de binnenvaart in de tweede kamer.

Emiel Roemer meent het woord en verteld dat er vorig jaar al met staatsecretaris Huizinga in een debat in de tweede kamer is gesteld dat het vervoer in de wereld aan het veranderen is en vooral het vervoer per binnenschip. De crisis heeft ook voordelen, in andere sectoren gaan bedrijven failliet zodat de bedrijven die overblijven dan weer meer kansen krijgen. In de binnenvaart werkt dat zo niet, wanneer een binnenvaartondernemer failliet gaat blijft het schip bestaan en dus verdwijnt daarmee niet de overcapaciteit. Er zijn 2 debatten geweest in de tweede kamer over de binnenvaart en daarmee is niets bereikt. Daarom is de SP begonnen met een enquête geholpen door de ASV. Er zijn 630 enquêtes volledig ingevuld. Dat is een zeer hoog aantal. Er word nog hard gewerkt om de cijfers te verwerken, op 30 september moet dit klaar zijn want op 1 oktober is er in de tweede kamer weer een debat over de binnenvaart. Het zijn niet alleen de kale cijfers die naar voren komen maar veel mensen hebben er ook verhalen bij geschreven over de problemen die ze hebben. Staatsecretaris Huizinga zegt dat er geen draagvlak is voor bodemprijzen in de sector maar onze enquête bewijs het tegendeel, 70% van de schippers wil bodemtarieven. Over de CCR eisen is de binnenvaart ook duidelijk, de grote meerderheid van de binnenvaart wil dat deze eisen van tafel gaan, ook de grote schepen geven dat aan. Als kleine schepen uit de vaart worden genomen, ze gaan failliet worden gesloopt of omgebouwd tot woonboot krijgt je ze niet meer terug want nieuwe kleine schepen worden

er niet gebouwd. De brancheorganisaties moeten meer op de barricade staan en de staatsecretaris onder druk zetten. LdW vraagt of het zin heeft om andere politieke partijen te benaderen. ER dat heeft zeker zin want we hebben alle steun nodig in de kamer ook van andere partijen. Vraag lukt het om de CCR eisen voor 1 januari van tafel te krijgen. ER waar een wil is is een weg, Nederland heeft de grootste vloot in de binnenvaart en als Nederland het voortouw neemt dan gaan Duitsland en België wel mee. KV zegt dat er een plafond in de uitgave voor de CCR moet komen bv 10 euro per ton dan weer je waar je aan toe bent. ER ik ga daar niet mee beginnen maar neem de suggestie wel mee. Lionel de CCR regels moeten opnieuw worden geschreven. Er zijn ook wel goede regels maar ook veel nutteloze en onuitvoerbare regels. ER dat nieuwe schepen aan de nieuwste regels moeten voldoen is geen probleem maar een oldtimer van 1966 ga je ook niet ombouwen zodat hij aan de eisen voldoen van de nieuwste auto want dan is het geen oldtimer meer. Er moet minder gepolderd worden en meer knopen worden doorgehakt. SvW zegt dat door te weinig onderhoud van de kleine vaarwegen en de vermindering van kleine schepen worden deze vaarwegen ook politiek steeds minder interessant. Emiel Roemer word bedankt voor zijn inzet en inbreng in deze vergadering en krijgt een presentje mee naar huis.

### **Crisis**

WS heeft een uitnodiging gekregen van het CAB om te komen praten. Wanneer WS gaat moet hij naar voren brengen dat er 3 categorieën schepen moeten komen. David Twigt vindt het prima dat WS daar dit overleg gaat maar het moet duidelijk zijn dat de ASV tegen het gebruiken van de slooppot is voor de stillegging en geen verplichting van bijdrage voor de stillegging. Theo Schouten zegt dat je beter kunt wachten tot na de CAB vergaderingen. SF zegt dat de ASV vindt dat de banken en het ministerie de stillegging moeten financieren omdat zij mede verantwoordelijk zijn. SvW zegt dat de insteek van het CAB is dat de banken en het ministerie gaan voorfinancieren voor degenen die meedoen aan de regeling. De Rabobank waar ikzelf ook bij ben aangesloten gaat misschien meefinancieren maar dat heb ik van horen zeggen. Maar dat horen we pas na de CAB vergaderingen. Robin van de Velden zegt dat banken 4 miljard in de binnenvaart hebben uitstaan, dat is veel geld dus banken zijn best bereid om te luisteren naar argumenten om de schade beperkt te houden voor zichzelf. Lionel stelt dat banken 1 miljoen renteloos zouden moeten steken in een voorstel van de binnenvaart.

Conclusie 1 crisis moet worden aangemeld

2 bodemtarieven noodzakelijk

3 lobbyen bij andere politieke partijen.

### **AIS**

KV meldt dat per 1 maart 2011 de binnenvaart die de Antwerpsenhaven wil binnen varen in het bezit moet zijn van een AIS transponder. Dit is volkomen uit de lucht komen vallen, er is geen overleg geweest met de organisaties. Als er gratis een transponder aan de binnenvaart wordt geleverd is het wat mij betreft geen probleem maar anders gaan we daar stevig tegen protesteren.

Verder meldt KV dat in Antwerpen als men straks van binnen naar buiten wil schutten de zeevaart op 1<sup>e</sup> appel komt, de binnenvaart vanuit de Antwerpsenhaven en Albertkanaal op 2<sup>e</sup> appel en de binnenvaart van Kreekrak komen op 3<sup>e</sup> appel, omdat die eventueel kunnen omvaren via Hansweert

### **Sluiting**

De voorzitter Willem Stam sluit om 18.00 de vergadering en bedankt Bouke voor het leiden van de middagvergadering, er is nog een drankje voor de aanwezigen en hopelijk een goede reis naar huis



## ASV Jaarverslag 2009

Het jaar 2009 bracht ons niet veel goeds als we het hebben over de financiële positie van de binnenvaart het was crisis waar over werd gesproken in 2009. Ook was er veel overleg over de crisis en hoe deze opgelost moet worden. Een oplossen is er nog niet en de schipper zakt steeds verder in het moeras genaamd crisis.

### **Europese Schippers Organisatie**

De vergaderingen van de ESO zijn het afgelopen jaar bijna allemaal bezocht door Willem Stam, David Twigt en/of Sunniva Fluitsma en ook onze commissaris Leen de Waal was meestal wel aanwezig. De verslagen hebben in de Nieuwsbrieven gestaan en Willem zal dadelijk de belangrijke ESO punten van het afgelopen jaar met u doornemen in het ESO jaarverslag.

### **Centrale Commissie voor de Rijnvaart.**

De regelgeving van de CCR is weer vaak een gespreksonderwerp geweest in de ASV denktank. Er is een grote vergadering geweest op Europees niveau waar de ASV nogmaals heeft geprobeerd de CCR regelgeving welke nu per 1 januari 2010 zijn ingegaan van tafel te krijgen. Ook via de ESO is dit geprobeerd. Tot nu toe is het succes nog niet geweldig. Het enige wat bereikt is dat via de hardheidsclausule de schipper omdat het crisis is maar 2500 euro hoeft te investeren. Deze crisismaatregel is voor 2 jaar. Het certificaat is naar keuring 5 of 7 jaar geldig. De ASV is nog steeds van mening dat deze regels onzin zijn en de kleine binnenvaart uitroeit. Daarom blijft de ASV strijden voor afschaffing van deze CCR regels.

### **Deelorgaan**

Tijdens het overleg deelorgaan is het rapport "kleine schepen" aan de orde gekomen als enig agendapunt.

Wij (ASV) hebben duidelijk gezegd dat we het met de strekking van het rapport niet eens waren. Uitgangspunt is de diversiteit van de hele vloot te behouden en een tekort aan kleine schepen in de binnenvaart te voorkomen.

Het plan richt zich bijna uitsluitend op nieuwbouw en innovaties.

Over de CCR-regels die zo'n struikelblok vormen voor de kleinere schepen wordt nauwelijks iets gezegd.

Het plan waarborgt niet het uitgangspunt om de diversiteit van de hele vloot te behouden.

In dit kader wordt een klein schip gezien als een schip tot 1500 ton. De grote verschillen daarbinnen wordt geen recht gedaan.

Er is geen voorstel in dit plan om werkelijk het voortbestaan te waarborgen op economisch vlak.

Alle partijen zijn het erover eens dat de tarieven voor de vervoerders in de binnenvaart veel te laag zijn. Deze zouden tientallen procenten omhoog moeten wil men een gezonde onderneming kunnen voeren. Echter, in dit rapport worden hier geen harde voorstellen voor gedaan.

Voorstel ASV: bodemtarieven, evenredige vrachtverdeling, toerbeurtsysteem.

Ook heeft de ASV vragen gesteld over de bekostiging en benoeming coördinator kleine schepen.

Overigens hebben we na de uitspraak dat we ons klantvriendelijker moeten opstellen niets meer gehoord van deze coördinator.

### **Stichting Afvalstoffen Binnenvaart.**

Alle Rijnsoeverstaten en België hebben het Europese Afvalstoffenverdrag gerectificeerd. Dit betekent dat het verdrag nu verder kan worden uitgewerkt en wij binnenkort op elke 1000 liter gasolie € 7,50 bij moeten betalen om het afval te verwerken, dit gaat aankomende zomer van start. Ook is men bezig met de afvalstoffen uit onze ruimen. Per 1 november 2009 moeten wij een losverklaring ontvangen van het losbedrijf dat ons ruim netjes bezemschoon is opgeleverd. Wij mogen de restlading die dat nog in het ruim achterblijft de komende 5 jaar overboord pompen daarna moet het losbedrijf zorgen voor de afvoer van ons waswater.

### **Werkgroep Binnenvaartbelangen Amsterdam.**

Co Sandijk is na velen jaren teruggetreden als voorzitter van het WBA en opgevolgd door Anton van Megen. De nieuwe steigers aan de Haparandadam in de Houthaven voor de grotere binnenvaart zijn in het voorjaar gereed gekomen en door de binnenvaart in gebruik genomen. Aan de buitenkant in het Noordzeekanaal is een auto afzetplaats gerealiseerd waar in de nabije toekomst ook een watertappunt zal komen. Op de Haparandadam zijn voor de toekomst parkeerplekken voor de binnenvaart gereserveerd. Het probleem is voor als nog hoe te komen tot een aanvaardbaar

betaalbaar en controleerbaar systeem opdat ook daadwerkelijk de binnenvaart gebruik kan gaan maken van deze parkeerplaatsen. De steigers voor de binnenvaart in de oude Houthaven komen in het begin najaar 2010 te vervallen voor een periode van minimaal 5 jaar. Deze steigers gaan in die periode gebruikt worden door tijdelijk te verplaatsen woonschepen uit de Houthaven i.v.m. bebouwing in de Houthaven. De binnenvaart krijgt als compensatie voor deze periode tijdelijke steigers in de Houthaven. De ligplaatsen aan de pontsteiger vervallen ook. Voor de autosteiger en het watertappunt wordt gedacht aan vervanging in de kom tussen de Silodam en het Stenen Hoofd. In de binnenhavens van Amsterdam is een 7x24 uur ligplaatsen regime ingevoerd. Voor de uitzonderingen hierop wordt op sterk aandringen van het WBA nog een protocol door de haven van Amsterdam opgesteld. In het Amsterdamse havengebied zullen nieuwe stroomkasten aangelegd worden in een vergelijkbare configuratie als in Rotterdam.. D.w.z. maximaal 380V 68 amp per aansluiting. Waarbij het streven is dat er niet meer wordt betaald voor de stroom als aan de wal. Het geld is beschikbaar en het project zit in de aanbesteding fase. Waarschijnlijk zal na realisatie van dit project een aggregaten verbod worden ingesteld. Op verzoek van het WBA is er al een tijdje een werkgroep regionaal havengeld ingesteld om te onderzoeken of het invoeren van een havengeld regime in het Noordzeekanaal mogelijk, wenselijk en haalbaar is.

Van 19 t/m 23 augustus 2010 vind in Amsterdam opnieuw Sail Amsterdam plaats. Het WBA is vertegenwoordigd in het overleg over vaar stremmingen die dit evenement onvermijdelijk op zal leveren. Zowel voor de nieuwe Coentunnel onder het Noordzeekanaal als de metro noord/zuid lijn tunnel onder het binnen IJ zijn er verkeersmaatregelen genomen om de bouw mogelijk te maken. Onvermijdelijk zal er bij het afzinken van de tunnelelementen stremmingen gaan plaats vinden. Samenvattend kan gesteld worden dat het stroperige dossiers zijn en blijven, waarbij af en toe projecten gerealiseerd worden. Maar het blijft van groot belang dat het WBA druk blijft uitoefenen op het een en ander.

### **Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam**

De ponton dat in de Rijnhaven lag is nu verplaatst naar de Maashaven. Walstroom is men verplicht af te nemen daar waar walstroomkasten staan. De Rotterdam die in de Maashaven ligt gaat nu toch echt binnenkort geopend worden, vanaf die tijd moet er betaald worden voor het parkeren. Dus schepen die in de Maashaven liggen aan de voormalige Hannokade moeten gaan betalen. Je kunt een parkeervergunning of een bezoekerspas aanvragen bij de parkeerwinkel en die zit achter aan de Maashaven, ook is het mogelijk dit via het internet aan te vragen bij de gemeente Rotterdam.

### **Crisis**

Het is wel het meest uitgesproken woord in de binnenvaart. Er was veel overleg en er waren veel plannen. De ASV is bij een groot overleg geweest waar iedereen die iets met de binnenvaart te maken heeft was uitgenodigd. Dit overleg was de voorloper van het CAB, jammer is dat er niets van wat de ASV naar voren heeft gebracht was terug te vinden in het CAB plan. De ASV is nog wel benaderd om verder deel te nemen aan het CAB plan maar daar hebben we voor bedankt. De politiek heeft zich niet nadrukkelijk met de crisis in de binnenvaart bemoeid al heeft de SP wel vragen gesteld in de Tweede Kamer en op Europees niveau. De SP heeft zelfs een enquête gehouden die is samenwerking met de ASV is gemaakt om aan te tonen dat er wel degelijk een crisis is in de binnenvaart. Onze staatsecretaris mevrouw Huizinga was er niet erg vatbaar voor maar heeft uiteindelijk toch de crisis aangevraagd bij de Europese Commissie ook om het CAB plan Europees aan de man te brengen. Het CAB heeft in mei een schippersvergadering belegd in de Maassilo te Rotterdam om hun plannen hoe de crisis te overwinnen aan de schippers voor te leggen. De 400 aanwezige schippers kregen een 2 uur durend verhaal te horen om vervolgens ongeveer een half uur vragen te mogen stellen. Het plan kan niet op veel steun rekenen in de binnenvaart en ook de ASV ziet er niets in maar de CAB mannen gaan gewoon door met hun plan. De ASV ziet meer in bodemtarieven en volgens de SP enquête wil 70 % van de binnenvaart dit. Politiek en verschillende binnenvaartorganisaties willen de ASV daar nog niet in steunen. Het laatste initiatief is van Anton van Megen die de EUBO heeft opgericht om samenwerking in de binnenvaart te realiseren om zo de prijzen omhoog te krijgen. In Frankrijk is het CIS failliet gegaan dus ook daar is geen toerbeurt meer.

## ESO Jaarverslag 2009.

Zoals afgesproken in de ASV najaarsvergadering van 2008 is de ASV nog een jaar lid van de ESO gebleven, en we zijn het nog steeds zoals in onze laatste ASV vergadering is afgesproken.

We hebben het afgelopen jaar niet alleen alle ESO vergaderingen bezocht, de ESO had ook nog een crisiswerkgroep opgericht, en die werkgroep heeft 4 x vergaderd.

In die werkgroep zaten de aangesloten bonden van de ESO en die bonden brachten dan schippers mee als gastsprekers.

De eerste vergadering van de werkgroep vond plaats op het Vasteland bij de kantoorbonden.

De ASV vertegenwoordiging bestond uit Paul Markusse, en ondergetekende (Willem Stam). Ger Veuger kwam met ons mee om de ASV-standpunten nog eens te versterken.

( ik ga in dit verslag niet teveel in details treden).

Verbaasd als wij waren zat Erik van Toor de eerste vergadering voor, en hij nam de hele vergadering het woord.

Hij had het over samenwerking en poolevaart.

De ASV heeft in die vergadering naar voren gebracht dat de schipper die zijn rente en aflossing niet meer kan betalen tegen de kant moet, ( marktwerking toch) en geef hem dan maar een uitkering was ons motto, hij moet het verder maar met de bank uitzoeken.

### **NB**

Vrije markt, (een heilig huisje ) al snel kom je er achter dat de spelregels van de vrije markt in een tijd van crisis anders zijn, vooral bij nieuwbouwschepen waar toch niets te halen valt.

Een tweede ESO werkgroep vergadering vond ook plaats bij KB.

In een voorgaande ESO vergadering was besloten de EBU en CBRB ook uit te nodigen voor deze werkgroep vergadering .

In deze vergadering trad de BDS ( Bond des Zelfstandige schippers Duitsland, lid van de ESO) in het voetspoor van de ASV.

De BDS vroeg om uitstel van de CCR overgangsbepalingen.

Dit is het enige verzoek dat is ingewilligd door de CCR. Die hebben hier eerst een onwerkbaar voorstel van gemaakt waarbij er, naast een lijvige tekst, een schema van

5 A-4 tjes was, dat aangaf hoe je gebruik kon maken van deze speciale hardheidsclausule. Nadat Sunniva Fluitsma (ASV), tijdens de hearing in Straatsburg aantoonde dat dit schema niet bepaald eenvoudig was, en dat schippers dit onbruikbaar vonden, is de regeling aangepast.

Nu ligt er een heel eenvoudige regeling waarbij een schipper zelf aangeeft niet meer dan 2500 euro te kunnen betalen. Dan is men er voor de duur van een keuring (eerst was dat slechts voor 2 jaar) vanaf.

De uitkomst is dat schepen die in 2010 en 2011 SI gaan maken niet meer dan 2500 euro aan de overgangsbepalingen hoeven uit te geven.( crisismaatregel )

Een derde ESO werkgroep vergadering vond plaats in het kantoor van de ESO.

Erik van Toor was er ook weer (wij wisten daar niets van en waren daar niet alleen verbaasd over, we vinden dit ook een vreemde gang van zaken. Het leek zelfs op een KB onderonsje en dat zou de bedoeling niet moeten zijn).

Dhr R.d Korte ( ex voorzitter van de EBU ) en Dhr J.d Vries (ex ONS-functionaris)

waren uitgenodigd door de ESO.

Ook dit was besloten in een voorafgaande ESO vergadering, de namen van laatstgenoemde waren ons toen nog niet bekend (dat moest geheim blijven aldus Dhr C.v Lancker Bond van Eigen schippers).

Natuurlijk wist heel KB hier van en de bedoeling werd dan ook al snel duidelijk.

Het CAB was ondertussen opgericht en het was de bedoeling om de ESO achter dit plan te krijgen. Beide heren zou gevraagd worden het CAB plan verder te promoten richting Europees Parlement (de schippers waren niet uitgenodigd door C.v Lancker om mee te praten).

De ASV heeft in deze vergadering het volgende gezegd: "de ESO is in 1975 ten tijde van crisis opgericht met onder andere het doel bodemtarieven en toerbeurtstelsels daar waar mogelijk te ondersteunen, dit staat in de ESO statuten, en de ASV houdt daar aan vast."

CNBA, Dhr. Carpentier (Frankrijk) en BDS, Dhr. Zimmer gingen voor bodemtarieven en daarmee werd het CAB plan niet door de ESO ondersteund.

Beide heren bedankten voor de eer en wilden niet op hun pensioengerechtigde leeftijd met hun neus in een wespennest belanden. VBR ( België ) was niet aanwezig bij deze vergadering.

Een vierde ESO werkgroep vergadering, daar is de ASV niet bij geweest want de vergaderdatum was verzet en wij waren niet op de hoogte gebracht, (ik stond op de afgesproken datum in Antwerpen en keerde onverrichter zake weer naar boord ).

Ik heb nooit een verslag ontvangen van deze vergadering maar ik heb begrepen dat het om een gesprek met de EBU ging.

Dat was het dan zover voor wat betreft de ESO crisiswerkgroep, slechts één punt is binnen gehaald, maar de werkbaarheid van dat punt ziet er, dankzij de ASV, in ieder geval hoopvol uit. Daarvoor kan de ASV zich op de borst kloppen.

En wat heeft de ASV in de ESO voor u kunnen doen?

Al vanaf begin 2009 en daarvóór probeert de ASV duidelijk te maken dat de CCR overgangsbepalingen op een koude sanering van de oudere binnenvaart uitdraait.

Gaandeweg is de ASV er achter gekomen dat de CCR een vooronderzoek betreffende de nieuwbouwvoorschriften voor oude schepen had uit laten voeren door een onafhankelijk Duits bureau. Wij (specifiek Dhr. Bouke Veldman) zijn toen op zoek gegaan naar dat rapport en vonden het.

Nadat de ASV ( Niek Deen) dat rapport had bestudeerd is de ASV bij de ESO leden gaan vragen wie het rapport kende, de ONS was de enige die op de hoogte was van het rapport.

Niemand bij de ESO was op de hoogte.

En toch is de ESO destijds akkoord gegaan met de overgangsbepalingen voor schepen waarvan de kiel is gelegd vóór 1976, ook de ASV was daar bij. Kennelijk had men het idee slechts invloed uit te kunnen oefenen op het tijdstip waarop die nieuwbouwwegels voor bestaande schepen van kracht zouden worden en heeft men er nooit over nagedacht dat het onhaalbaar zal zijn om met terugwerkende kracht aan deze eisen te moeten voldoen.

Nu is het ook een enorm lijk en behoorlijk onleesbaar stuk waarin al die regels staan.

Pas toen een verzekering (EFM) het "vertaalde" naar min of meer begrijpelijke regels wisten we wat ons te wachten stond.

Ook het NTK ( Nautisch technisch commissie ) een commissie van ESO en EBU had niets in de gaten. Tenminste, daar lijkt het op. Aan de andere kant is ons in de ESO vergadering meegedeeld "men heeft ons gevraagd de vloot te vernieuwen en dan doen we dat ook".

Dat lijkt erop dat een aantal vertegenwoordigers in het NTK bewust heeft toegewerkt naar het uit de vaart laten nemen van oudere schepen. En "men" in dat vorige zinnetje blijken wij gerust te kunnen interpreteren als Verkeer en Waterstaat, het was tenslotte de Nederlandse vertegenwoordiger die dat vertelde.

Later in het jaar heeft de ASV besloten dat de ASV delegatie voor de ESO uit minimaal twee personen moet bestaan.

Dat hielp, wij kregen meer bijval van collega bonden, en de ASV ging als ESO afgevaardigde naar Straatsburg. Ook daar heeft de ASV over geschreven.

Het moet mij van het hart dat ook onze toenmalige voorzitter, de heer Conings kennelijk geen idee had van de gevolgen van de CCR overgangsbepalingen. Tenslotte bleek hij zeer verbaasd toen ik in één van de laatste vergaderingen, waar hij voorzitter was, hem eindelijk duidelijk kon maken dat deze regelgeving voor alle oudere schepen gold.

Nu lees ik in het januari nummer van Magazine Binnenvaart dat, inmiddels onze ex ESO voorzitter, de heer Conings veel kritiek heeft op het handelen van de ASV in deze.

Nu mag iedereen kritiek hebben maar hier worden heel rare dingen gezegd. En het is wel heel vreemd dat de heer Conings dit allemaal schrijft want zelf was hij in ieder geval niet bij de hearing, en notulen zijn er nog steeds niet van. Als eerste spreekt hij over Sunniva Fluitsma als een "vervangster". Waar hebben we het over? Tijdens het ESO overleg is vastgesteld wie zou gaan en daar was zij gewoon bij. Waarom dit woord dan gebruiken? Dan vervolgt hij met de tekst: ".....die kennelijk ook de verslagen niet had gelezen." Dat is wel heel vreemd. Zij was juist degene die ter plekke de consequenties uit het eerder genoemde Duitse rapport uit de doeken deed en de enige van de ESO delegatie die de stukken paraat had betreffende het voorstel van de crisis-hardheidsclausule, zodat deze ook herzien zijn. Overigens ondersteund door de Duitse (mevrouw Beckschafer), en de Franse (Dhr. Carpentier) delegatie.

Het is allemaal nogal onder de gordel en een voormalig ESO voorzitter onwaardig. Maar we snappen wel dat hij het er moeilijk mee heeft. Langzamerhand kan niemand er meer omheen dat de ROSR regelgeving de nekslag is voor de oudere schepen, en dus ook voor de kleinere, waarvan de politiek

nu zegt dat men die wil behouden. Hoe kan dat, als waar is wat de heer Conings in hetzelfde stuk zegt: "dat ruim 80% van de ESO bezwaren betreffende de 139 punten van de ROSR-eisen" geaccepteerd zijn? Door wie? De CCR heeft nog geen duimbreed toegegeven. Pijnlijk is dat juist hij de ASV beticht van amateurisme. De heer Conings pleegt te zeggen "de ESO dat zijn wij" daar hoort dan de ASV ook bij. De ESO is een organisatie die met weinig middelen iets wil bereiken voor de binnenvaart. Wij komen er dus ook veel amateurisme tegen, maar om daar nu specifiek de ASV van te beschuldigen.....

Dat de heer Conings zichzelf een beter afscheid had gewenst dat is natuurlijk begrijpelijk, maar op deze manier maakt hij zijn eigen afscheid nog een beetje wranger voor zichzelf.

Het ASV moto in deze is, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

De ASV heeft ook tot in den treure toe gepleit binnen de ESO voor Markttransparantie (niet het soort markttransparantie waar de CCR mee afkomt, marktobservatie is iets anders.) bodemtarieven, toerbeurt of hoe je dat dan ook wilt noemen en onder andere het op de kaart zetten van een Europees transportbeleid waarin ook de kleine schepen aan bod komen.

2x heeft de ESO op verzoek van de ASV een brief verstuurd aan het adres van de VNF ( Voies Navigables de France) omdat transport per schip vanwege achterstallig onderhoud aan de kleine kanalen niet of onvoldoende mogelijk was/is, en het behoud van het kleine schip (dat is tegenwoordig een schip van 250 ton tot 1500 ton) onzeker wordt.

Nieuwbouw in deze laatst genoemde klasse wordt niet meer gerealiseerd.

Dit waren het afgelopen jaar de ASV speerpunten.

## **NB**

De ASV heeft gevraagd of de ESO leden nog wel achter de ESO statuten staan betreffende bodemtarieven en het ondersteunen van toerbeurten, de uitkomst was zeer bedroevend, Frankrijk CNBA zei: "wij moeten alle schippers vertegenwoordigen, ook degenen die voor de vrije markt zijn dus wij doen daar geen uitspraak over" (de heer Dourlant, CNBA)

Belgie: de heer Verberght VBR zei dat er geen toerbeurten meer bestaan dus kan de ESO ze ook niet ondersteunen waarop de ASV dan weer zei: als we zo gaan praten dan komt er ook geen toerbeurt. Men was er niet zozeer tegen maar gelooft niet dat het haalbaar is.

Alle anderen hebben we specifiek gevraagd en niemand wil de statuten wat dit betreft ondersteunen C.v Lancker, Bond van Eigenschippers zei zelfs dat het helemaal niet in de ESO statuten staat, maar moest daar natuurlijk op terugkomen.

Dit is een beeld van de belangrijkste gang van zaken in de ESO.

Op dit moment is men bezig om een voorstel te schrijven over een nieuwe structuur van de ESO. Daarin zou per organisatie slechts 1 woordvoerder mogen zijn en zou men eerder genomen besluiten niet meer ter discussie mogen stellen. Wij hebben de vraag gesteld hoe het zit met de benoemingstermijnen van de ondervoorzitters, die blijken "voor eeuwig" benoemd te zijn. Wij mogen niet meepraten over dit voorstel omdat wij geen ondervoorzitter zijn.

(zoals gezegd, ik ga niet teveel in details treden want U kunt de ASV ESO verslagen van het afgelopen jaar nalezen op onze website <http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> )

Willem Stam ASV voorzitter.

# Belastingen Buitenland Belastingteruggave

Onderstaande brief is verstuurd aan de belastingdienst. We hopen er spoedig antwoord op te krijgen

Aan belastingdienst

betreft: onduidelijkheden nieuwe BTW regels

Zaandam, 1 februari 2010

Mijne dames, heren

Sinds enige jaren stuur ik mijn facturen en terugaafformulier BTW naar de diverse landen binnen de EU.

Nu zijn er vanaf januari 2010 een aantal wijzigingen doorgevoerd. Omdat ik niet weet wat nu de regel precies wordt heb ik de internetsite van de belastingdienst bezocht, daar vond ik tegenstrijdigheden met de uitspraken van een boekhoudkantoor dat gespecialiseerd is in de binnenvaart. Daarop heb ik de belastingdienst gebeld (veelal onbereikbaar) maar daar waren mijn vragen nieuw en als ik doorverbonden werd, werd de verbinding verbroken. Uiteindelijk ben ik naar het belastingkantoor in Zaandam gegaan. Tenslotte ben ik als ondernemer toch eindverantwoordelijk dus is het belangrijk dat ik weet hoe de regels zijn. Op het belastingkantoor in Zaandam heb ik het telefoonnummer van de heer de Rooy gekregen.

Toen ik hem onderstaande vragen voorlegde heeft de heer de Rooy mij verzocht de vragen op papier te zetten en naar u te versturen. Dat doe ik dus bij deze.

Mijn situatie is de volgende.

Ik vervoer goederen veelal van het buitenland naar Nederland. Ik lever ze dus niet, ik vervoer ze alleen maar. Tot nu toe was het zo dat ik op de facturen dan het BTW 0 tarief hanteerde (behalve als het binnenlands vervoer was, natuurlijk.)

Nu heb ik van een boekhoudkantoor (gespecialiseerd in de binnenvaart) het volgende vernomen:

## **Veranderingen met ingang van 1 januari 2010**

- De hoofdregel voor heffing van omzetbelasting bij dienstverlening wijzigt. De afnemer van de dienst geeft de BTW in zijn eigen land aan.
- Dienstverleners moeten opgaaf ICP doen. Voor diensten mag u deze lijst eens in het kwartaal aanleveren. De opgaaf ICP houdt in dat u per afnemer het saldo van de intracommunautaire prestaties opgeeft.

Vraag 1: Kunt u dit onderschrijven? Dit was tot nu toe niet aan de orde. De dame op het belastingkantoor van Zaandam was er ook verbaasd over als dat zo zou zijn. Ook op de belastingsite vond ik dit niet duidelijk.

- De ondernemer is verantwoordelijk voor de tijdige opgaaf ICP.

Vraag 1a: hoe kunt u ons verantwoordelijk stellen voor het tijdig aanleveren als op de belastingsite vermeld staat dat de belastingdienst dit systeem pas half april klaar heeft. Als wij varen en internet geen bereik heeft dan staan wij voor een onmogelijke opdracht.

- Als ik omzetbelasting betaald in een ander EU-land kan ik deze omzetbelasting bij de Nederlandse belastingdienst terugvragen.

Vraag 2: Dat kan, maar is het ook verplicht? Het is zo'n ingewikkeld systeem met al die Errors die opduiken dat het veel eenvoudiger is om het nog op de ouderwetse wijze te doen. Ik neem aan dat het nog kinderziekten zijn maar ik ben werkelijk uren bezig met het invoeren van een paar gegevens.

### **Praktijkvoorbeeld in de toekomst**

Ik doet een reis voor een Duitse bevrachter.

In dit geval geldt de hoofdregel, namelijk dat de afnemer van de dienst de BTW in Duitsland aan moet geven. Op de factuur die ik uitreik aan de bevrachter vermeld ik de tekst "BTW verlegd" (wat is dat op z'n Frans en op z'n Duits, en begrijpen die bevrachters dat dan ook?). Ik moet de waarde van deze prestatie vermelden in mijn opgave ICP. De omzet geef ik aan onder de rubriek 3b "Leveringen naar/diensten in landen binnen de EU".

Dit is dus **géén** omzet belast tegen 0%. De omzet is wel degelijk belast, alleen is de heffing van de BTW verlegd naar de afnemer van de dienst.

vraag 3: heb ik bovenstaande op de juiste wijze geïnterpreteerd?

### **Tenslotte**

De nieuwe regels voor de heffing en de opgaaf ICP maken het er voor de schipper niet makkelijker op. Daar staat tegenover dat het terugvragen van omzetbelasting uit het buitenland eenvoudiger wordt zegt men. Dan heeft men het kennelijk zelf nog niet uit hoeven te voeren want het is werkelijk een drama. Waar blijft de slogan "leuker kunnen we het niet maken, wel makkelijker?" Het lijkt er veel op dat dit zo is gemaakt om de drempel van het terugvragen extra hoog te maken, liefst dat de ondernemer er maar helemaal van af ziet.

Vraag 4: Weet u of dit systeem op korte termijn gebruiksvriendelijker wordt?

Na al mijn moeite om de juiste antwoorden te krijgen weet ik nog niet waar ik aan toe ben. Ondertussen moet ik, of een collega van mij wel een rekening kunnen sturen. Dan wordt van ons als ondernemer verwacht dat wij de regels kennen. Het blijft vreemd dat wij iets dienen te weten dat binnen de belastingdienst zelf kennelijk zo'n lastig onderwerp is.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en hoop op korte termijn antwoord van u te ontvangen.

Ik zal deze brief en uw antwoord publiceren in de Nieuwsbrief van de Algemeene Schippersvereniging, zodat iedereen weet waar hij/ zij aan toe is.

Bij voorbaat dank voor uw antwoord,

Met vriendelijke groet,

David Twigt

## Kick-Off Commissie Barosso-II

Op 4 februari 2010 vond de KICK OFF plaats van commissie Barosso 2. Die Commissie moet nog goedgekeurd worden, maar zoals het er nu uitziet is er voor elke portefeuille een commissaris bedacht.

Aanwezig waren voor het merendeel ambtenaren en wat specifieke organisaties die met vervoer te maken hebben. De ASV was samen met de EBU de enige vertegenwoordiging van de binnenvaart.

Het doel van de kick-off was om de commissarissen die voor Verkeer en Vervoer van belang geacht worden te bespreken en het beleid voor de toekomst uiteen te zetten.

### **Wie doet wat?**

Duidelijk werd dat veel commissarissen een overlapgebied hebben waarbij onduidelijk is waar de grenzen liggen van wie waar voor verantwoordelijk is.

Wij krijgen vooral met Siim Kallas te maken uit Estland die "vervoer" in zijn portefeuille heeft.

Maar indirect hebben we ook te maken met Connie Hedegaard uit Denemarken, die al bekend (berucht) is vanwege de organisatie van de klimaatconferentie en heel toepasselijk de portefeuille "klimaatactie" onder haar hoede heeft, en Janez Potocnik uit Slovenie verantwoordelijk voor milieubeleid zal ook wel iets te vertellen hebben. In hoeverre de Griekse Maria Damanaki bij de binnenvaart betrokken raakt met "maritieme zaken en visserij" als haar onderwerpen, dat zal de tijd leren.

Op bijna iedere toelichting van een commissaris volgde de conclusie dat het "een uitdaging" zal worden om er iets mee te bereiken, veelal vanwege achtergronden van voornoemde commissaris.

### **Ambities transportbeleid**

Na deze uiteenzetting werden de ambities van de nieuwe Commissie op transportgebied uit de doeken gedaan door de heer van Heest (PV-verkeersafdeling)

Wat transport betreft werd de binnenvaart nauwelijks genoemd. Wel werd aan de crisis gerefereerd. Hierbij werd gezegd dat bepaalde beroepsgroepen specifieke regelingen wilden wat de crisis betreft. Daarbij kwam de binnenvaart in beeld. Echter, er werd meegedeeld dat de regeling die nu besproken werd (oplegeregeling) op geen enkele steun kon rekenen in Europa en er dus wel niet zou komen. Verder stelde de heer van Heest vast dat waar er 4 schippers zijn er 4 meningen zijn om met de crisis om te gaan. De conclusie leek te zijn dat er wat dat betreft vanuit Europa niets te verwachten valt.

### **Ambities milieubeleid**

Hierna was het de beurt aan mevrouw Smeets (PV-milieuafdeling) die ons een inzicht mocht geven over de ambities van de nieuwe Commissie op milieugebied.

Ook hierbij was de binnenvaart nauwelijks een onderwerp. Wel werd gezegd dat alle vervoersmodaliteiten in de toekomst de milieubelasting die zij veroorzaken moeten gaan betalen, dus daarbij verschuift de aandacht van het wegvervoer naar alle vervoersmiddelen.

Ook wil men vooral een verschuiving van het weg naar ...het spoor. En men wil vervoer over de weg met extra grote vrachtwagens bevorderen. Omdat het in andere landen niet mogelijk is gaat Nederland met proeven stimuleren dat extra lange zware transporten over de weg mogen plaatsvinden.

Zoals het klonk wil men eigenlijk op dezelfde voet doorgaan. Men vindt dat Barosso 1 al erg gericht was op milieu en hoopt dat dat doorgezet wordt.

### **vragenrondje**

Mevrouw Hacksteiner (EBU) wijst erop dat er ook nog zoiets als binnenvaart bestaat in het korte vragenrondje.

De ASV heeft gevraagd hoe het Europees beleid vormgegeven gaat worden rekening houdend met het volgende:

1. het witboek (vervoer) was een aanzet maar als daar geen heldere duidelijke acties uit naar voren komen waarbij men werkelijk voor het milieu gaat is het een lege huls.
2. Europa zou moeten kijken naar minder vervoer als men iets aan het milieu wil doen, daarvoor zijn de prijzen van vervoer over de hele linie te laag, wat gaat Europa daaraan doen?
3. als men echt wil, kan men wel wat doen in verband met de crisis, volgens een onderzoek heeft 70% van de schippers zich wel uitgesproken namelijk voor bodemtarieven.
4. juist het milieuvriendelijke vervoer in de haarvaten is aan het verdwijnen, door slecht onderhoud. Dat klopt niet met de uitgangspunten van het witboek waarbij het een tegenstrijdigheid is dat Frankrijk



wel een groot Seine-Nord kanaal gaat bouwen maar zich niets aantrekt van de afspraak in het witboek als eerste bestaande vaarwegen te onderhouden en te upgraden

5. Men weet niet dat al die kleinere schepen verdwijnen want het CBS houdt al 10 jaar geen cijfers bij, waarom niet? Nu hoeft men niet te reageren op het verdwijnen van de kleinere schepen, Officieel weten we het namelijk niet.

De antwoorden waren beperkt zoals te verwachten was. De kleine kanalen zijn een Franse interne aangelegenheid.

Over de hele linie was het duidelijk dat men niet af gaat wijken van de gang van zaken zoals we die van het verleden kennen. Crisis of geen crisis, milieu of andere problemen, men kiest kennelijk om verder te gaan op de eenmaal ingeslagen weg..

Gezien de recente uitlatingen van de heer Kallas waar hij uitspreekt dat er nog meer concurrentie moet zijn in het vervoer kunnen wij weinig hoopvol zijn over deze aankomende periode.

Namens de ASV

Sunniva Fluitsma

# Kort verslag van de Nieuwjaarsvergadering van de ESO 16 januari 2010

## Taalproblematiek.

**1.1** Van de lijst van ingekomen stukken ontbreekt de nota van Mw Lhopital aangaande het taalprobleem in de binnenvaart (Wester – Schelde) daarin stelt ze dat een Franse schipper dhr Delaval Ryali schip Isatis op 2 januari door de rivierpolitie op Nederlands grondgebied werd gecontroleerd en hem meldde dat hij in overtreding was ingevolge de nieuwe Nederlandse wetgeving die alle buitenlandse schippers verplicht een Nederlandstalige vertaler aan boord te hebben als hijzelf het Nederlands niet beheerst. Het Franse consulaat in Amsterdam werd hiervan op de hoogte gebracht.

Tijdens de hele discussie werd duidelijk dat er een verschil van opvatting is. Het CNBA en de ASV vinden dat een schip alleen stilgelegd mag worden als er aanwijsbaar sprake is van een gevaarlijke situatie. Anderen vinden dat als men de taal niet beheerst er al sprake is van een gevaarlijke situatie.

*Opmerking van de notulist: ook bij het ONZB kwam dit ter sprake. Officieel is het zo dat bij contact tussen wal en schip de schipper het Nederlands dient te beheersen. Duits is slechts serviceverlening. Tussen schepen onderling is het de taal van het land (Nederlands) of Duits (in principe). Bij zeehavens en vaargebied (Westerschelde, Rotterdam, Amsterdam) is ook Engels een mogelijke voertaal.*

*De Ambtenaren mogen in een serie vragen testen of men de taal voldoende machtig is.*

**CNBA:** De man meldde zich in het Frans. Hij is aangehouden en snapt niet waarom, want er was geen gevaarlijke situatie.

Bond v.Eig.: Dit is iet de eerste keer dat men hierover in de ESO het debat aangaat. Er is een verschil tussen praktijk en theorie.

Het Nederlandse politiereglement zegt: de taal van het land OF engels of Duits

**Voorzitter:** nieuw element ?

**ONS** wijst op de uitluster plicht in de blokgebieden.

**ASV:** Als er een gevaarlijke situatie ontstaat.... Wie beoordeelt dit ?

**CNBA:** 6 Franse schepen zijn tegengehouden in regio Lek en Amsterdam. Het reglement geluidssignalen bestaat ook nog ! Europa kan mij niet zeggen welke taal gebruikt moet worden in de BV. Als men niet kan weten hoe en waar een en ander moet worden toegepast, moet men de grenzen sluiten !

**Voorzitter:** De NTK spreekt erover en als ESO moeten we bespreken welke kant dit opgaat. Wij kunnen niet beoordelen wat een gevaarlijke situatie is en kunnen niets voorzien.

**Dhr Conings** wijst erop dat de ESO een positie heeft ingenomen. Wij hebben geopteerd voor het Engels (CCR – 2009) ( Daar was dhr Paauwe van ASV bij aanwezig.) Ze gaan er werk van maken. Hoe gaat het met Nederlanders naar Frankrijk die helemaal geen Frans kennen ?

**ONS:** Voor de Rijn is het duidelijk: spraak van het land en ingeval van communicatieproblemen Duits; vanwege problemen m.n. Oost Europeanen gaat men strakker handhaven.

**Westerschelde** - verdrag met België: het Nederlands en Engels

Er wordt een boekje samengesteld met BV- terminologie (voertaal Engels) m.n. ook bestemd voor het onderwijs. Regionaal zal dit waarschijnlijk niet vlug gaan.

**CNBA:** wij organiseren stages (zeevaartgebied en Rijn) om sloopstermen aan te leren, is dit dan wel voldoende ?

## Voorzitter samenvattend:

1.het is duidelijk welke regels gelden (zeevaartgebied en Rijn); voor marifoon – duidelijk gebruik van taal. ESO heeft daarover standpunt ingenomen.

2. Voldoende kennis van taal. Het is goed dat de ESO of de Nederlandse organisaties contact opnemen over de interpretatie “voldoende”. De schipper is de eindverantwoordelijke aan boord en de autoriteit moet de maatschappij beschermen. Dit is het twistpunt. We zullen zien wat de Nederlanders kunnen doen en op de volgende vergadering zien we hoe we het geheel kunnen coördineren.

CNBA (dhr Dourlent): Sedert jaren zijn we lid van de ESO. Vandaag worden de Franse schippers geweerd in Nederland. Dit is geen manier om Europa open te stellen. Als niets via ESO wordt ondernomen maken we geen deel meer uit van de ESO ! Geen schipper mag van de markt geweerd worden.

CNBA vraagt om ESO -brief aan de Nederlandse overheid waarin duidelijk staat dat dit geen manier is om de schipper te weren.

**Voorzitter:** we moeten dit meenemen in eigen gesprekken met de overheid ter plaatse. Een ESO -standpunt is al ingenomen voor het Rijnstroomgebied en op de volgende vergadering zullen we zien hoe we dit beleid kunnen aanscherpen. Concreet: de ESO -organisaties dienen elkaar hierin wederzijds te steunen. Dit geldt niet alleen voor de Franse schipper maar ook voor schippers die uit de oost - Europese landen die helemaal geen westerse taal spreken. Jammer dat de Franse schipper hiervan het slachtoffer zijn. Goede communicatie is voorwaarde.

**ASV is het eens met de CNBA:** we voorzien grote problemen als dit niet opgelost wordt. Stelt ESO – brief aan de Nederlandse overheid voor..

**Voorstel:** ESO- brief aan de Nederlandse overheid

**Dhr v.Lancker:** bepleit eerst een eenduidig ESO -standpunt in deze, zowel nationaal als internationaal.

**Voorzitter:** dit is een punt voor de volgende vergadering. Aan de hand van genomen standpunt naar de betreffende autoriteiten.

**Vraag ONS aan CNBA:** Hoe groot is het probleem en wat is er echt gebeurd ?

- 1.1 Lijst verg./congressen 2010 : nieuwe vergaderingen etc s.v.p. aan secretariaat melden voor aanvulling van de lijst.

## **2./ Vaststellen van het verslag 28.11.2009**

Naar aanleiding van het verslag heeft de ASV gereageerd op verschillende punten; Deze op/aanmerkingen en/of toevoegingen werden vertaald en aan de organisaties voor deze vergadering ter kennis gebracht.

Mw Fluitsma vestigt op deze verschillende punten de aandacht, in verband met de tijd kan hier niet uitvoerig op worden ingegaan.

PS: Dhr Dourlent merkt op – naar aanleiding van een door ASV gestelde vraag vorige vergadering – dat hij geen deel uitmaakt van VNF

Hij vertegenwoordigt wel de CNBA in de Raad van Beheer van VNF waar hij als enige optort tegen de anderen om zelfstandige schippers te verdedigen. Het is daarom dat de CNBA met alle middelen probeert een betere vertegenwoordiging te bekomen bij de Raad van Beheer van VNF. Tot nu toe tevergeefs.

ASV: er had een gesprek moeten plaatsvinden over de crisis voordat de brief er uitging. ASV is het er niet mee eens dat dit niet gebeurd is.

## **3. Vaststellen van de agenda.**

**Toevoeging: financiële situatie.**

## **4. Toekomstvisie/voorbereiding structuurvoorstel ESO**

**Voorzitter:** Ingevolge de wijziging van het voorzitterschap zullen de onder – voorzitters en de penningmeester samen een voorstel uitwerken hoe de ESO in de toekomst zal gaan werken.

Punten om te bespreken zijn: : - Benoemingstermijn voorzitter

- Een ingenomen standpunt kan niet zomaar gewijzigd worden

- per organisatie één woordvoerder om in ESO - vergadering grieven naar voren brengen.

**Hierop heeft de ASV gereageerd middels een schrijven aan de ESO (zie bijlage)**

## **5. Brief aan EG**

**Voorzitter:** Er is in de brief ruimte gelaten om naderhand gesprekspunten toe te voegen. Mist u nog punten die door de ESO aangedragen kunnen worden ?

**Chr v. Lancker:** Als ESO moet een oplossing gevonden worden

1. voor de structurele overcapaciteit, maar er is ook een conjuncturele overcapaciteit. Deze laatste is gigantisch, ook door de Nederlandse machtsspelletjes ( geeft korte toelichting.)

2. uitbreiding naar andere landen toe. Ik vrees dat we door eigen ondernemingen verplicht zullen worden klacht neer te leggen bij bepaalde instanties. De crisis is ernstig. Ben bang dat we in de BV de pedalen gaan verliezen met alle gevolgen van dien. Het is goed de Commissie hierop te wijzen, want de crisis is een Europees probleem. Nederland moet dringend iets doen aan die problemen.

ASV: er is sprake van een staat die uitkeringen aan schippers geeft onder de voorwaarde vooral niet stil te gaan liggen en dat versterkt de crisis. Wat denken we erover in ESO ?

**ONS** hoopt dat het bij dit incident blijft. De bijzondere bijstand aan zelfstandigen (Nederland) zou niet voor dit soort gevallen ingezet moeten worden. Daarbij zijn grote vraagtekens te stellen bij de wijze waarop destijds door de bank de financiering is geregeld en het eigen vermogen is gecreëerd. Dit grenst aan fraude.

**BdS:** In Duitsland geen sociale hulp – eerst schip verkopen !

**Voorzitter:** Vanuit het Nederlandse Crisisberaad dient contact opgenomen met de Minister die deze regel instelt, dit mag niet zo zijn.

**Voorzitter tot slot:** we staan open voor aanvulling van de brief aan de EG en in Brussel moet ruimte gevraagd worden voor het nemen van Nederlandse maatregelen i.v.m. stilleggen van schepen in bepaalde categorieën en op vrijwillige basis.

**Rondvraag:**

**Voorzitter:** “Wij zijn dhr Conings erkentelijkheid verschuldigd voor de wijze waarop de ESO gegroeid is de laatste jaren.” Hij stelt daarom voor om dhr Conings te benoemen tot ere –voorzitter voor zijn verdiensten.. Hiervoor is unanieme instemming .

Mag ik – naar Belgische gewoonte – aan dhr Conings vragen of hij het ere -voorzitterschap van ESO wil aanvaarden ?

Het antwoord van dhr Conings is bevestigend, wat een applaus van de aanwezigen uitlokt..

Een presentje, met door de aanwezigen getekende lijst, bevestigt de felicitatie.

Toegevoegd punt: ESO -Financiën

De **Penningmeester** geeft definitief beeld van de financiële situatie 2009. De balans is afgesloten met een licht deficit. Zoals reeds gemeld komt er een indexering van 4% voor 2010. De onkostennota zal deze week aan de organisaties worden toegezonden.

Er is een organisatie die door interne moeilijkheden (tijdelijk probleem) de bijdrage 2009 nog niet heeft betaald.

**Voorzitter:** de vordering van de contributie over 2009 blijft bestaan.

Het punt Financiën komt op de agenda van de volgende vergadering.

Voor nadere toelichting staat de penningmeester ter beschikking.

De **Voorzitter** schorst hierna de vergadering.

Om 12.45 h. worden de gasten ontvangen en begint het officiële gedeelte van de nieuwjaarsreceptie.

-----

## Rapportage 2010 onderzoek overgangsbepalingen hardheidsclausule:

Vanaf 1 januari 2010 zullen aan boord van schepen die in het bezit zijn van een Rijn certificaat de overgangsbepalingen 2010 uitgevoerd moeten worden. Vanuit de branche wordt aangegeven dat in de huidige tijd deze aflopende overgangsbepalingen een crisis in een crisis zijn.

Naar aanleiding van gesprekken tussen IVW Scheepvaart en het CBRB is besloten om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn die de overgangsbepalingen met zich mee brengen voor de Binnenvaart. Teneinde een zo zuiver mogelijk onderzoek te verrichten is het onderzoek uitgevoerd aan boord van alle schepen uitgevoerd door dezelfde persoon, ondergetekende.

Aan de eigenaar is gevraagd om van de opgegeven punten door te geven wat de te verwachte kosten zijn per opgegeven punt. Deze gegevens zijn verwerkt in het verslag.

Eigenaren kunnen gebruik maken van artikel 24.04, vierde lid, de zogenaamde hardheidsclausule. Indien de cumulatieve kosten meer bedragen dan 2500 euro kan de eigenaar uitstel krijgen van het moeten uitvoeren van de overgangsbepalingen. Binnen de looptijd van het certificaat dienen de opgegeven punten uitgevoerd te worden, deze termijn is 5 tot 7 jaar.

Tijdens de uitgevoerde inspecties aan boord door dezelfde persoon is naar voren gekomen dat het gemiddelde aantal uit te voeren overgangsbepalingen voor 2010 bijna 6 is op het geheel van tenminste 34 overgangsbepalingen.

Na de inspecties is aan iedere eigenaar gevraagd of hij de kosten kan schatten van de opgegeven overgangsbepalingen 2010. De gemiddelde totale kosten zijn door de eigenaren geschat op 16325 euro, waarbij moet worden aangetekend dat een aantal bedragen niet zijn ingevuld.

Tevens is naar voren gekomen na schatting van de eigenaren, dat voor alle eigenaren geldt dat de totale kosten voor de uitvoer van de overgangsbepalingen 2010 meer dan 2500 euro bedragen. Hiermee kunnen we concluderen dat alle eigenaren van de onderzochte schepen een beroep kunnen doen op de aan de crisis gerelateerde internationale aanbeveling artikel 24.04 lid 4.

Gezien het geringe aantal onderzochte schepen, 10 schepen, in relatie tot de gehele Nederlandse Binnenvaart vloot is dit onderzoek onvoldoende representatief, maar kan wel worden aangenomen dat een aanzienlijk deel van de Nederlandse vloot een beroep zal kunnen doen op de aan de crisis gerelateerde internationale aanbeveling artikel 24.04 lid 4.

Met betrekking tot de overgangsbepaling 2015, het geluid, is slechts gemeten op 2 schepen. Hier zal nog aanvullend onderzoek kunnen worden verricht teneinde meer inzicht te krijgen naar de grootte van de Nederlandse vloot die wel voldoet aan de geluidseisen.

### 2. Resultaten onderzoek:

In dit hoofdstuk zijn de het aantal en welke overgangsbepalingen die uitgevoerd dienen te worden vermeld.

Allereerst het aantal overgangsbepalingen met vermeldt om hoeveel schepen het gaat:

Aantal overgangsbepalingen	Aantal schepen
0 – 5	5
6 – 10	4
11 – 15	1

Vervolgens het aantal keer dat een overgangsbepaling voorkomt:

Aantal keer	Artikel nummer	Omschrijving
8	6.03, lid 2	Laag niveau alarm op beide tanks
6	7.03, lid 8	Automatisch omschakelen op een andere stroombron

5	3.03, lid 4	Gasdichte afscheiding van verblijven van machinekamers
5	6.02, lid 1	Aanwezig zijn van afzonderlijke hydraulische tanks
4	7.04, lid 3	Signalering, vooruit/achteruit
4	8.05, lid 6	Inrichtingen en afmetingen ontluchting/verbindingsleidingen
3	7.02, lid 5	Gekleurde vensters 1)
3	7.04, lid 9(4)	Aangeven van de stuwkracht
3	7.09	Alarminstallatie
2	8.05, lid 4	Geen brandstoftanks en appendages boven machine-installaties
2	10.01	Ankeruitrusting
2	8.08, lid 8	Ontoelaatbaarheid geen terugslagklep naar laadruim
2	9.13	Noodstopshakelaars
1	6.02, lid 2	In bedrijf 2 <sup>de</sup> aandrijving een handeling
1	9.12, lid 3b	Aardfoutbewaking
1	9.14, lid 3(2)	Eenpolige schakelaars in was, badkamers niet toegestaan
1	10.03, lid 1	Europese norm, plaats blustoestellen
1	10.03, lid 2	Geschiktheid voor brandklasse A, B en C

1) of de stuurhutramen te weinig lichtdoorlaatbaarheid hebben is geschat, is niet door middel van een meting vastgesteld.

Tenslotte de totale geschatte kosten per schip:

Totale kosten per schip	Aantal schepen
0 – 10000	3
10001 – 20000	2 , 1)
20001 – 30000	3
30001 – 40000	1

1) een uit te voeren punt is niet meegenomen in de totale kosten

De gemiddelde geschatte kosten per schip zijn: **16325 euro**

### 3. Resultaten geluidsmeting

Bij de overgangsbepalingen van 2015 komen de eisen met betrekking van het geluid aan de orde.

Tijdens de inspectie zijn aan boord van 2 schepen geluidsmetingen uitgevoerd. Op de andere schepen was het niet mogelijk om een geluidsmeting uit te voeren omdat ofwel het schip droogstond ofwel het technisch op dat moment niet mogelijk was.

De geluidsmetingen zijn verricht bij 95% van de maximale omwentelingen van de hoofdmotor.

Resultaten van de geluidsmeting:

Schip	Plaats aan boord	dB(A)
5	Achterschip, verblijf	68
5	Achterschip, 3 slaapkamers	68
9	Achterschip, verblijf	70
9	Achterschip, 3 slaapkamers	70

#### Schip 5:

Schip heeft een voorwoning, in het verblijf daarvan staat een bed.

Op basis van de geluidsmeting is het schip geschikt voor exploitatiewijze A1.

In certificaat heeft altijd exploitatiewijze A1, A2 en B gestaan.

In overleg met eigenaar exploitatiewijze verandert in A1.

**Schip 9:**

Schip heeft geen voorwoning.

Op basis van de geluidsmeting is het schip geschikt voor exploitatiewijze A1.

In certificaat heeft altijd exploitatiewijze A1, A2 en B gestaan.

In overleg met eigenaar exploitatiewijze verandert in A1.

Voorstellen om de wettelijke bepalingen (overgangsbepalingen) te veranderen (schrappen) worden niet zinvol geacht omdat:

- De regelgeving Europees is vastgesteld en wijzigingen een doorlooptijd van minimaal 2 jaar nodig hebben en
- De schepen die wel aanpassingen hebben laten uitvoeren de gemaakte kosten op de wetgever zouden kunnen gaan verhalen.

Uiteindelijk heeft de eigenaar bij de eerste certificaat vernieuwing na 01 januari 2010 van zijn Rijn certificaat ook nog de mogelijkheid om over te stappen naar een communautaire binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen met een vaargebied zonder Rijn. Door gebruik te maken van deze mogelijkheid stelt de eigenaar het moeten voldoen aan de overgangsbepalingen uit van 2010 naar 2024.

**Reactie vanuit de ASV: Verstuurd aan de leden van het ONZB naar aanleiding van dit naderhand toegezonden rapport**

Beste meneer Korvink, beste mede-deelnemers

Hartelijk dank voor het toesturen van dit onderzoek.

De indruk wordt gewekt dat er schepen zijn die al hebben geïnvesteerd in het verleden en daarom nu minder uitgaven zouden hoeven doen. Dit wil ik hiermee ten stelligste bestrijden.

Zoals ik al eerder aangaf in het ONZB overleg heb ik ernstige twijfels bij de genoemde bedragen. Ik zie bijvoorbeeld dat in 5 gevallen er sprake is van noodzaak tot gescheiden hydraulische tanks. Als u navraagt bij een bedrijf dat stuurwerken levert dan zult u van hun te horen krijgen dat er dus een heel nieuw stuurwerk geplaatst moet worden (wij hebben de offerte op zak) en dat dat alleen al zo'n 25.000 euro kost. Datzelfde bedrijf zal u kunnen vertellen dat het een nauwelijks zinvolle investering is in verhouding tot de mate waarin de kans op een eventueel ongeval gereduceerd wordt. Men schijnt dit zelfs zo in Straatsburg verteld te hebben.

Effectief betekent het dat juist de schepen die **wel** geïnvesteerd hebben extra kosten hebben. Stuur je bijvoorbeeld op de hand dan heb je deze extra uitgaven niet.

Het is niet juist te suggereren dat wie al geïnvesteerd heeft nu minder hoeft te investeren, Juist de nieuwere stuurhutten hebben getint glas. Juist de schepen met reeds een hydraulisch stuurwerk moeten nu gaan vervangen. Om maar een paar voorbeelden te noemen.

Zoals ik al eerder aangaf. Wij hebben officiële offertes van meerdere schepen die veel en veel hoger uitkomen dan de gemiddelde bedragen die hier genoemd zijn.

Overigens is 16.000 euro ook niet niks, vooral niet als je een paar jaar later voor de volgende enorme investering staat.

Ik hoop en verwacht hiermee bijgedragen te hebben aan een zo compleet mogelijke beeldvorming.

met vriendelijke groeten,

namens de ASV

Sunniva Fluitsma

## Reactie op een onderdeel van de notulen van de ESO vergadering

Hierbij stuurt de ASV een bijdrage aan dit vooroverleg. Wij gaan er van uit dat deze tekst aan alle partijen (vertaald) doorgestuurd wordt

### 4. Toekomstvisie/voorbereiding structuurvoorstel ESO

**Voorzitter:** Ingevolge de wijziging van het voorzitterschap zullen de onder – voorzitters en de penningmeester samen een voorstel uitwerken hoe de ESO in de toekomst zal gaan werken.

Punten om te bespreken zijn:

- Benoemingstermijn voorzitter

De vraag in de vergadering vanuit de ASV betrof de benoemingstermijnen van de **ondervoorzitters**. Het lijkt erop dat er geen termijn is en men dus oneindig ondervoorzitter kan zijn. Dat is een vreemde gang van zaken en zou besproken moeten worden.

- Een ingenomen standpunt kan niet zomaar gewijzigd worden

Het zou ernstig zijn als eenmaal ingenomen standpunten niet meer gewijzigd kunnen worden. Dan staan we stil. Er bestaat ook zoiets als voortschrijdend inzicht, er kunnen nieuwe feiten naar voren komen, de omstandigheden kunnen wijzigen of de gevolgen van bepaalde standpunten kunnen anders zijn dan men voorzien had. Dat gebeurt overal in de samenleving en daardoor wordt regelgeving voortdurend aangepast. Dat is ook noodzakelijk voor het optimaal functioneren van de ESO.

- per organisatie één woordvoerder om in ESO -vergadering grieven naar voren brengen.

Men spreekt in de ESO constant over het feit dat **wijzelf de ESO zijn**. Dat staat haaks op dit voorstel. Als men de verschillende geluiden echt wil horen om een zo breed mogelijk gedragen besluit te kunnen nemen dan zal men er ook naar moeten willen luisteren. De ASV begrijpt dat dit haaks staat op de wens van de voorzitter om “zo ordelijk mogelijk de vergadering te laten verlopen” maar verschillende geluiden horen, ook binnen een organisatie is essentieel om een afgewogen besluit te kunnen nemen. Die geluiden zouden elkaar aan moeten vullen en ons scherpen. Als dit als een bedreiging wordt gezien dan is ons hele overleg weinig zinvol. Voor de ASV is de mogelijkheid van het laten horen van die geluiden een essentiële voorwaarde om deel te blijven nemen aan de ESO. Overigens is de term grieven in dit verband ook al bijzonder suggestief. Het gaat ervan uit dat de ESO nooit iets opbouwends zou kunnen bespreken.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

Namens de ASV

Willem Stam



## Parkeervergunning

Op het moment dat de ss Rotterdam 'actief' wordt is het ook voor schippers verplicht betaald parkeren aan de Maashaven

Er zijn twee mogelijkheden.

- Een vaste parkeervergunning op naam en kenteken ( 9.98 € per maand). Die is handig voor mensen die regelmatig in Rotterdam liggen.  
Het bewijs van een parkeervergunning is een pasje met een barcode. Dat moet op de binnenkant van de voorruit worden geplakt.
- Voor de meeste schippers zal de bezoekerspas handiger zijn. Je betaalt dan bij parkeermeters in de 'schipperssector' 1.35 euro voor een blok van vijf aaneengesloten uren. Met een bezoekerspas kun je per jaar maximaal honderd dagdelen tegen gereduceerd tarief (in de schipperssector!) parkeren. De parkeerkosten worden per kwartaal automatisch van je bankrekening afgeschreven. Nadeel van de bezoekerspas is dat je wel af en toe naar de parkeermeter moet lopen...

Let op! De 'schippersvergunning/bezoekerspas voor schippers geldt alleen op de Aelbrechtskade, Coolhaven, G.J de Jonghweg, het gedeelte van de Hillelaan tussen de Posthumalaan en de Brede Hilledijk, de Mullerkade, Parkhaven, Parkkade en de Sint Jobskade. Verder de Stieltjesstraat (alleen de parkeermeter langs de kade!) en straks dus ook de Maashavenkade, Maashaven Noordzijde en de Walhallalaan op Katendrecht daaronder. Indien nodig kunnen we vragen extra straten toe te voegen aan de 'schipperspas'

Aanvragen:

### **Bewonersvergunning:**

Hierover is wat verwarring. Er was ooit een apart formulier voor de 'schipperspas'. Nu kan gewoon een bewonersvergunning worden aangevraagd.

Ga naar: [http://www.rotterdam.nl/pdc:parkeervergunning\\_bewoner\\_rotterdam](http://www.rotterdam.nl/pdc:parkeervergunning_bewoner_rotterdam)

Kies: *formulieren*, dan *aanvraag parkeervergunning bewoner* (derde keuze van boven) en kun je vervolgens bij vraag 4 invullen dat je bewoner van een schip bent. Als registratiebewijs wordt een kopie van de meetbrief/KvK-uittreksel geaccepteerd.

Vul het aanvraagformulier in, stuur het op of breng het naar een stadswinkel. Bijvoorbeeld Stadswinkel Feijenoord Maashaven O.z 230.

### **Bezoekerspas:**

Ga naar: <http://www.rotterdam.nl/pdc:bezoekerspas>

vul het aanvraagformulier in, stuur het op of breng het naar een stadswinkel. Bijvoorbeeld Stadswinkel Feijenoord Maashaven O.z 230.

## W.B.R verslag

26-01-2010

Er is door de duwbakken vereniging gevraagd om een ankerligplaats in de Seinehaven.

De grote bunker schepen hebben problemen met het meren langs zeeschepen, de zeeschepen en bunkerschepen worden steeds groter en hoger. De meerdraden waar ze mee moeten meren omdat het tankschepen zijn worden daardoor steeds dikker en zwaarder. Er is gevraagd of er een uitzondering gemaakt kan worden om te meren met onbrandbare kunststofrossen. deze zijn veel lichter en nog sterker ook, daar is misschien wel een oplossing voor, volgens het G.H.R. Er moet wel een ontheffing komen van het A.D.N.R.

De gemeente is akkoord met de havenbeheersverordening het moet nog wel door de raad en dan kan het toegepast worden in de haven.

Het omstreden vrije stuk ligplaatsen aan de Hanno kade in de Maashaven zal ingericht worden om daar de auto aan en af de wal te zetten. Er worden meerbolders geplaatst.

Er is een verzoek van de duwbakken ver. om een van de 2 anker plaatsen aan de Merode waar nu alleen maar geladen bakken mogen liggen te veranderen in één rij voor geladen bakken en één rij voor lege bakken dit voor de vele lege bakken waar geen vracht voor is.

De auto afzet plaats aan de Stadhouderskade bij Alphonse waar ook drinkwater geladen kan worden is met een bord aangemerkt om daar anderhalf uur te mogen blijven liggen om de auto aan of van boord te zetten. De laatste tijd blijven de schepen daar te lang liggen en benutten deze tijd dan ook volledig dat is niet de insteek van deze ligplaats, het onderbord van anderhalf uur te meren voor het aan boord zetten van auto wordt weg gehaald, dus na het auto werk en waterladen weg wezen dan kan de volgende daar ook terecht.

Er is door het parkeerbeheer in Rotterdam kenbaar gemaakt dat wanneer het s.s. "Rotterdam" .voor het publiek opengesteld wordt (en dat is 15 febr. 2010) het betaald parkeren wordt op Katendrecht. Er is al een mail naar de redactie van de Nieuwsbrief hoe de schipper die aan de Hanno kade meert een bewonersparkeerkaart kan kopen.

Op 4 maart gaat de havenmeester van Rotterdam de heer J. Lems met pensioen hij heeft deze baan 20 jaar gedaan en was onze voorzitter voor het G.H.R. in de W.B.R. Er is op 4 maart een receptie in de Cruise Terminal in Rotterdam, de leden van de W.B.R. zijn daar bij uitgenodigd.