



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief februari 2014

1. Inhoud
2. Voorwoord
3. Uitnodiging ledenvergadering.
4. Agenda ledenvergadering.
5. Verslag najaarsvergadering
6. Verslag congres CCR 2013.
7. CCR visie 2018.
8. Verplichtstelling van het gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus.
9. Crisisaanvraag of geen crisisaanvraag?
10. Verslag A O 3 december 2013.
11. IenM verheugd over mogelijk uitstel scheepseisen op de Rijn.
12. VAO scheepvaart.
13. Persverklaring.
14. Melding incident Westerschelde bij Onderzoeksraad voor Veiligheid.
15. Een veilig nieuw jaar.
16. Verslag ASV Nieuwjaarsborrel.
17. VBR-leden nemen CCR zwaar op de korrel.
18. Afscheid Leen de Waal als penningmeester ESO.
19. Theologitis : Houdt uw belofte!
20. ASV verslag - Op deze basis praten wij niet verder met Rijkswaterstaat

"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR)nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".

Voorwoord

Zoals wellicht bij u bekend is op 3 februari jl. officieel BLN van start gegaan. Na drie jaar Transitiecomité, in gang gezet door de minister van I&M, is het de heer Kraaijeveld dan toch maar gelukt om die ene grote binnenvaartorganisatie op poten te zetten, zodat de binnenvaart voortaan met één stem spreekt, één geluid laat horen en uit één huis opereert.

Of toch niet? Het is geen geheim dat de ASV een dergelijke ambitie nooit als haalbaar heeft gezien. Ook het CBRB heeft uiteindelijk afgehaakt. Bij de Koninklijke Schuttevaer is de discussie nog springlevend over de wijze van toetreding tot BLN en de organisaties EICB, BTB, BVB, OCB kunnen niet onder BLN genoemd worden, mits het CBRB zich daaruit terugtrekt.

Mijn conclusie is dat het Transitiecomité in haar missie gefaald heeft. De binnenvaartorganisaties zijn meer verdeeld in standpunten en werkwijzen dan ooit en drie jaar lang hebben de schippers moeten wachten om dat duidelijk voor ogen te krijgen. Blijkbaar was het afval ervoor nodig geweest om velen in te laten zien dat één stem, één geluid en handelen vanuit één belang wel mogelijk is, maar ook kwetsbaar is als één van de partijen ontstaan is vanuit de wens van de minister die het foute beleid voert.

Kijkend naar de inhoud van deze nieuwsbrief (en de extra digitale huisvuil editie op onze website) ben ik oprecht blij dat de ASV nooit heeft deelgenomen aan de Transitie. Zo heeft de ASV alleen al de afgelopen twee maanden haar mening kunnen geven op het CCR congres (waar 4 schippers waren op ruim 200 deelnemers), als enige organisatie alle collega's geweest op 1 van 140 overgangsbepalingen die voor extra problemen zorgt, meer politiek draagvlak gecreëerd voor de standpunten aangaande de CCR, met een breed gedragen 2e Kamermotie als resultaat en is de ASV standvastig geweest in de afvalproblematiek. Daarnaast is de crisisaanmelding niet van de baan geraakt door interventie van de ASV.

De ASV zal ook in 2014 onafhankelijk en transparant opereren voor haar leden (en voor alle geïnteresseerden) en inzetten op haar doelstelling voor een sociaal/economisch aanvaardbare situatie voor de binnenvaart. De ASV wil dit doen zoveel als mogelijk in samenwerking met andere mensen, groepen en organisaties nationaal en internationaal, in alle openheid zonder haar statuten en doelstellingen uit het oog te verliezen.

U bent allen van harte welkom op de voorjaarsvergadering 29 maart a.s. om samen met het varende bestuur te werken aan die sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart.

Ron Breedveld
Vicevoorzitter.

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 29 maart 2014

De vergadering zal gehouden worden in
"Appartementen Senioren Harmonie"
Gaesbeekstraat 11
3081 NL 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 29 maart a.s.

Met vriendelijke groet,

Het bestuur van de
Algemeene Schippers Vereeniging

Agenda ledenvergadering van 29 maart 2014

1. Opening
2. Rede voorzitter
3. Mededelingen
4. Goedkeuring agenda
5. Goedkeuring van het verslag van 12 oktober
6. Financieel verslag
7. SAB (huisvuil)
8. CCR
9. Bemanningsregeling, specifiek de alleenvaart
10. Crisis / ESO
11. Verslagen overleggen
12. Wat verder ter tafel komt / Rondvraag
13. Sluiting

Verslag ledenvergadering van 12 oktober 2013

Opening

Bouke Veltman, technisch voorzitter van deze dag opent de vergadering om 10.55. We hebben een volle agenda dus wordt er geprobeerd op de vergadering strak en volgens tijdschema te laten verlopen. Er zijn verschillende mensen uitgenodigd voor het openbare gedeelte van de vergadering. Sunniva Fluitsma is de nieuwe voorzitter van de ASV nadat Willem Stam zijn periode in het bestuur er op zat. De denktank werkt nog steeds naar volle tevredenheid. Vanmiddag gaan we voor de pers officieel afscheid nemen van Willem Stam en nu voor de leden. Sunniva Fluitsma bedankt Willem met wat anekdoten voor zijn inzet voor de vereniging en overhandigd enkele kado's. Willem Stam bedankt de leden en zegt dat hij zich altijd zeer vertrouwd heeft gevoeld in het bestuur van de ASV.

Goedkeuring notulen vorige vergadering

Op pagina 5 word de naam Elly verkeerd gespeld dit moet zijn Ellie. Verder is de voorgestelde volgorde voor problemen op de Westerschelde het meest ideaal maar een andere volgorde mag ook. Verder worden de notulen goedgekeurd en word de notulist bedankt.

Goedkeuring agenda

De agenda wordt goedgekeurd.

Mededelingen

Het bestuur is eigenlijk te klein om goed te kunnen functioneren. Wanneer iemand ver weg ligt met zijn schip of helemaal niet kan komen is dat al snel een probleem. Gelukkig hebben we een denktank die kan bijspringen maar het zou beter zijn wanneer het bestuur zelf naar de diverse overleggen kan. Er word tegenwoordig natuurlijk veel via de mail besproken maar er zou toch vaker fysiek met elkaar gesproken moeten worden. Ger Veuger meldt dat er altijd een gebrek aan bestuursleden is geweest en dat is niet alleen in de binnenvaart maar dat is bijna overal. Het is van belang dat mensen zich inzetten voor de ASV anders gaat niets gebeuren.

Bestuursverkiezing

Benjamin Lubbers heeft zich kandidaat gesteld voor het bestuur. Hij wil zich graag inzetten voor allerlei activiteiten en vooral voor de ledenwerving.

Jos Evens en Ger Veuger vormen de stemcommissie. Alle aanwezige leden zijn akkoord, dus Benjamin Lubbers treedt toe tot het ASV bestuur.

Benjamin Lubbers is samen met Nico van Dijken de kascontrolecommissie. Wanneer je in het bestuur zit kun je niet in deze commissie zitten dus moet er een nieuw lid komen voor deze commissie. Ger Veuger meldt zich daar voor aan en Piet Bennik is reserve.

Verslag denktankvergadering in juli.

Er is een vergadering geweest met de denktank / bestuur hieruit zijn enkele dingen naar voren gekomen waar we ons voor moeten inzetten.

- Er moet meer naar buiten worden uitgedragen dat de banken meer naar het algemeen belang moeten kijken dan alleen naar het individu.
- Er is geen vrije markt, dat werkt ook niet in de binnenvaart. We moeten niet zeggen als de vrije markt echt vrij is dat het dan wel gaat werken.
- In België gaat het maken van een wet die het verbiedt om onder de kostprijs te varen langzamer dan gedacht maar de intentie om er uit te komen is er. Er is wel druk van andere landen om dit niet te doen. Vanmiddag horen we daar meer over van de vertegenwoordiger van Ons Recht.
- Diversiteit is belangrijk voor de vloot. Nu denkt men alleen maar groot. Als men het heeft over crisismaatregelen dan praat men alleen over 86 meter en groter. Over kleinere schepen word helemaal niet nagedacht.
- Er moet een reservecapaciteit zijn in de binnenvaart maar deze moet wel betaald worden.
- De vakpers publiceert wel over de ASV en de binnenvaart en ook met de regionale pers wil het wel eens lukken. Maar de landelijke pers zou ook meer geïnteresseerd moeten worden in de binnenvaart. Tot nu toe wil dat nog net niet lukken.
- Er was een pamflet gemaakt tegen de CCR regels, dit is nu een petitie geworden. Wordt later besproken.

Wervingpamflet

Ron Breedveld vertelt over wervingpamflet. Er wordt vaak gevraagd waar de ASV voor staat en wat het moet kosten. In dit pamflet hebben we alles over dit soort vragen bij elkaar gevoegd tot een

pamflet wat we gemakkelijk aan onze buurman kunnen geven. Er wordt natuurlijk wel verwezen naar onze website waar alles op staat, maar nu heb je wat in handen. Fokke Wijkstra zegt dat we dit pamflet via mail of per post moeten verspreiden, zeker onder de schippers die nergens bij zijn aangesloten. Ger Veuger zegt dat we een link moeten maken naar dit pamflet. Jaring Ruijtenberg zegt dat je misschien iets moet doen aan het geld dat je moet betalen in de grotere tonnenmaat, nu staat er dat er een begrenzing is tot 3000 ton. Mensen gaan dan misschien denken dat grotere schepen geen lid kunnen worden. De penningmeester Roel Boermann gaat hier naar kijken en doet een voorstel op de volgende vergadering. Verder wil het bestuur Liesbeth de Jonge bedanken voor de geweldige website.

PAUZE

Opening en rede

Technisch voorzitter Bouke Veltman opent de middagvergadering en verwelkomt de nieuwe mensen die er bij zijn gekomen. Voorzitter Sunniva Fluitsma neemt officieel afscheid van Willem Stam en overhandigt hem een mooi cadeau. Daarna wordt de rede door de voorzitter uitgesproken.

Nieuw bestuurslid

Benjamin Lubbers is deze ochtend toegetreden tot het bestuur van de ASV. Als motivatie zegt Benjamin Lubbers dat het niet goed zit in het vervoer en wil graag meewerken om dit te verbeteren.

Westerschelde

De hoge golven van sommige zeeschepen blijft een probleem op de Westerschelde. Er hebben zich de laatste jaren verschillende incidenten voor gedaan op de Westerschelde maar er is niet veel verbetering. Als er iets gebeurt moet je dat melden aan de post en wanneer er schade is aan de politie of Rijkswaterstaat. Daarna moet je het melden aan de onderzoeksraad voor veiligheid. Willem Boutkan is medewerker van de onderzoeksraad. Hij zegt dat het zeer belangrijk is om deze zaken te melden. Er is geen onderzoeksplicht meer dus niet elke zaak wordt onderzocht. Wanneer er veel meldingen zijn komt er een onderzoek. Als je het niet meld kunnen we ook de beelden van de verschillende posten niet veilig stellen. Deze worden na verloop van tijd vanzelf gewist. Het mailadres van de onderzoeksraad is info@onderzoeksraad.nl Laurent de Bijl zegt dat de verschillende verenigingen er meer aan moeten doen, er gebeurt niet zo vaak iets maar het gaat wel vaak bijna mis dus het probleem is er wel. Er moeten gewoon snelheidsbeperkingen komen op de Westerschelde. Rinus van der Jagt van Schuttevaer Zeeland zegt dat snelheidsbeperking onbespreekbaar is wegens economische belangen David Twigt zegt dat er al eens is voorgesteld dat er een boei moet komen die de golfhoogte meet. Ook heeft hij niet het idee dat de klachten bij de post serieus worden genomen, worden ze wel genoteerd en ook doorgestuurd naar de verschillende instanties? Ger Veuger zegt dat ook de Duitse zeehavens landinwaarts liggen net als Antwerpen en daar hebben ze wel snelheidsbeperking dus dat kan ook op de Westerschelde. De Koninklijke Schuttevaer is officieel voor snelheidsbeperking zegt Ger. Piet Bennik vindt dat wanneer je een klacht hebt dat je daar later ook van moet horen wat er mee gedaan is. Willem Boutkan zegt dat hij afhankelijk is van de onderzoeksraad, die zegt wat er wel en wat er niet wordt onderzocht, dus hoe meer meldingen hoe groter de kans op een onderzoek.

Rol van de ASV

De ASV is een sociaal economische bond, de Koninklijke Schuttevaer doet de nautische zaken. Maar wij worden vaak benaderd over nautische zaken meestal op de kleine vaarwegen en vooral in Noord- en Zuid-Holland. Schuttevaer laat deze dingen nogal eens liggen daarom moet de ASV deze punten die veelal de kleine binnenvaart aangaat maar doen. Lies van Aelst, SP Statenlid voor Zuid Holland zegt dat het goed zou zijn als de binnenvaart zich meer liet horen, zoals bijvoorbeeld bij het knelpunt op de Gouwe en bij de spitsluiting van de brug bij Boskoop. Als je niets laat horen houdt men ook geen rekening met je. Er is ook een mogelijkheid om in te spreken zodat men weet hoe de binnenvaart werkt. Maar fysiek aanwezig zijn op een overleg is natuurlijk altijd beter.

Werkwijze ministerie: vroeger werden we uitgenodigd als het over binnenvaartzaken gaat, tegenwoordig worden we uitgenodigd voor overkoepelende vraagstukken die de binnenvaart maar voor een klein deel aangaat zodat de overleggen veel meer algemeen zijn. Er worden dan heel veel mensen uitgenodigd er zitten dus ook veel meer mensen aan tafel en als je geluk hebt mag je wat zeggen, waarbij de meeste aanwezige geen idee hebben waar je hebt, en de vraagstelling vaak zo abstract is dat een reactie van onze zijde nauwelijks zinvol is. Wij willen een brief sturen dat dit geen

overleggen meer is. Lies van Aelst zegt dat de we de brief moet richten aan de minister en alle kamerleden die over de binnenvaart gaan.

Staking sluispersoneel Duitsland. De ASV vindt dat ook sluispersoneel van het stakingsrecht gebruik mogen maken. Dus heeft de ASV zich ook niet veel bemoeid met deze staking. In Frankrijk krijgt de schipper compensatie als de sluisen staken, dit zou in Duitsland ook ingevoerd moeten worden. In Duitsland wordt er net als Frankrijk kanaalkosten betaald dus dat moet geen beletsel zijn. Als er gestaakt wordt moet je niet bij de sluismeester zijn maar bij de beheerder van het kanaal.

Ook de discussie dat de vrachtwagen schoner is dat het schip komt steeds weer terug. Allerlei rapporten tonen dit aan maar wij weten dat deze rapporten niet kloppen. Iedereen weet ook dat de zuinigheid van personenauto's die de fabrikanten afgeven niet kloppen. Wij zouden moeten aantonen dat deze rapporten niet kloppen. BNL en Ons Recht willen hier aan meewerken.

ACM (NMA)

Jos Evens doet verslag van het overleg, aanleiding was de laad- en losregeling Imexgra in België. Er is geen mogelijkheid in deze markt om deze regeling te weigeren want anders krijg je gewoon geen reis. Hoe verbeter je je onderhandelingspositie? Er moet markttransparantie komen dat is ons beloofd maar er is niets gekomen. Ook de grote clusteringen bij de verladers helpt niet aan de positie van de schipper, (maar) daar waren geen limieten voor. De Rabobank heeft 60 % van de leningen in de binnenvaart is dat geen monopoly? Ook daar gingen ze niets aan doen. Het probleem van de technische failliete schepen was bekend maar ook daar ging men niets aan doen. Laurent de Bijl merkt op dat het een idee is om allemaal een klacht in te dienen, misschien dat er dan iets gaat gebeuren, als individu help het niet je krijgt geen antwoord. ACM komt alleen in actie als het de consument het geld gaat kosten.

CDNI

Het ministerie wilde ons 550 tot 750 euro laten betalen voor een abonnement om ons huisvuil kwijt te raken. De ASV heeft een petitie gemaakt waarop meer dan 1000 mensen hebben gereageerd. Daarop is er een brief gestuurd naar de minister die door alle organisaties is ondertekend om tegen deze heffing te protesteren en in ieder geval uitstel te vragen tot 2016, deze brief was van 19 mei. Hierop is nog steeds geen antwoord gekomen van de minister. Dit is een internationaal verdrag dus daar moet naar gehandeld worden maar Nederland gaat gewoon in zijn eentje door. De minister heeft ons nu 3 mogelijkheden gegeven waaruit we konden kiezen in alle 3 de gevallen gaat ze volkomen voorbij aan de inhoud van de brief en de petitie en moeten we alsnog veel geld betalen. Als we niet kiezen neemt de minister zelf een beslissing. De gezamenlijke organisaties blijven op hun standpunt dat het internationaal geregeld moet worden en zijn niet akkoord gegaan.

CCR

De ASV heeft een petitie gemaakt tegen de CCR regels. Deze petitie kan vanaf volgende week online getekend worden tot eind november.

Crisis

De vrije markt werkt niet in de binnenvaart en gaat ook nooit werken dat is nu wel bewezen. Je kunt dit ook geen vrije markt noemen omdat er allerlei regeltjes worden bedacht die niets met een vrije markt te maken heeft.

Laurent de Bijl vertelt over de stand van zaken in België. In België zijn we veel verder dan men in Nederland denkt. De crisis wordt in ieder geval aangevraagd in Brussel. Het is afwachten in hoeverre de andere landen deze aanvraag gaan steunen. Duitsland heeft maar 400 particulieren meer, gaat die de crisisaanvraag steunen? We hebben kunnen aantonen dat de crisis structureel is, al 20 jaar stijgen de vrachtprijzen eigenlijk niet maar de kosten wel. We hebben de regering bewust kunnen maken dat een sloopregeling alleen niet voldoende is. Het verbod om onder de kostprijs te varen is klaar het moet alleen nog door de koning worden ondertekend. Wij verwachten dat er de komende weken veel gaat gebeuren. Over de CCR regels zijn we met de regering nog in gesprek. Er moeten werkgroepen komen waar wij als schippers in plaats moeten nemen. Dit alles moet Europees geregeld worden, we leven in 1 Europa.

Sunniva Fluitsma zegt de ASV heeft geprobeerd om met alle organisaties in Nederland rond de tafel te gaan zitten. We hadden deze zaal afgehuurd maar op het laatste moment werd er afgezegd door de BBU. Later is er een overleg geweest met 25 varende bestuursleden van allerlei bonden, ook de varende ondernemers van de CBRB. En we waren het er over eens dat de vrije markt niet werkte. Toen er overleg was op het ministerie waren er geen varende ondernemers maar de vertegenwoordigers van deze organisaties en niemand heeft het meer over wat er is afgesproken met

25 varende bestuursleden. Je merkt dat er een verschil is tussen wat de ondernemer zegt en wat de vertegenwoordiger van deze ondernemer zegt.

Laurent de Bijl zegt wanneer je een organisatie hebt van varende bestuursleden kom je altijd tot een zelfde gedachte, met vertegenwoordigers van bonden heb je dat niet. Piet Bennik zegt dat de vertegenwoordigers van BLN indirect via subsidies door de overheid worden betaald dat kan je niet verwachten dat je de minister gaat tegen spreken. Ook zegt Laurent de Bijl dat wanneer België de crisis aanmeldt in Brussel er eerst nog overleg is met de CCR vertegenwoordiger, hij moet onze mening delen. Jan Kruizinga bestuurslid van BLN is blij met het verhaal uit België maar alle CCR regels van tafel gaat niet lukken. We moeten de 10 zwaarste punten aanpakken. We praten nu over 3 punten en dat is al een probleem.

Jan Kruizinga zegt persoonlijk de ASV petitie tegen de CCR regels wel te willen ondertekenen maar BLN wil de zwaarste eisen zien te verlichten. Ger Veuger zegt dat de Nederlandse regering heeft gezegd dat men terug wil naar de regeling van voor 2003 dus daar moeten we ze aan houden. Sunniva Fluitsma zegt dat de ASV eerst alleen stond tegen de CCR regels maar nu zijn er veel meer mensen tegen deze regels zeker onder de schippers. Bouke Veltman zegt dat wanneer 5000 mensen onze petitie tegen de CCR regels tekenen er vanzelf politieke druk komt.

Laurent de Bijl zegt wanneer je voor een paar punten gaat krijg je niets voor elkaar. Piet Bennik vraagt aan Jan Kruizinga of de BNL bereid is om de kleine schepen te vertegenwoordigen? Antwoord, de BLN is er voor alle schepen dus ook voor de kleine schepen. Vanuit de zaal komt de reactie Kleine schepen worden niet gefinancierd en de grote soms wel 90 tot 95 procent daar zijn wij op tegen. Piet Bennik nogmaals, waarom niet tegen de minister zeggen dat het zo niet kan, gooi de CCR regels weg en geef ons markttransparantie, zoals ons in het Albeda akkoord is beloofd. Door het falen van de overheid zitten wij in deze situatie. De overheid moet verantwoordelijkheid nemen. Jan Kruizinga antwoordt dat we het hier niet over eens zijn. Laurent de Bijl stelt voor eerst alle CCR regels van tafel en daarna kijken welke regels wel nut hebben. Jan Kruizinga zegt dat hij hiermee wel naar zijn bestuur wil.

Laurent de Bijl pleit voor de terugkeer van de ASV in de ESO, hij zegt dat de ESO zo niet werkt omdat er geen binnenvaartondernemers in zitten als dat niet veranderd gaat er niets gebeuren. Sunniva Fluitsma antwoordt hierop dat wanneer er binnen de ESO niet normaal vergaderd kan worden en afspraken niet worden nagekomen komt de ASV niet terug. Ook wordt er niet volgens de statuten gehandeld en men past die statuten ook niet aan. Ger Veuger was één van de oprichters van de ESO en zegt dat het hem pijn doet zoals het nu gaat in de ESO. Maar als de structuur niet goed is werkt een vereniging niet.

Ad Kik zegt dat hij in de beginperiode van de ESO ook bij vele vergaderingen aanwezig is geweest, toen waren er nog veel schippers aan tafel. Maar ik heb het zien veranderen mede doordat er steeds minder schippers aan tafel kwamen. Toen ging het fout dus als de structuur niet veranderd ga je het niet winnen. De ASV is voorlopig niet van plan om zich opnieuw bij de ESO aan te sluiten. Ook wanneer de ASV zich wel aansluit is er geen meerderheid in de ESO tegen de huidige werkwijze.

De alleenvaart staat ook op de agenda maar door tijdsgebrek wordt die verschoven naar de volgende ledenvergadering in maart. Dit wordt beloofd aan Bertrand Bier.

Om 17:25 uur sluit de technische voorzitter de vergadering en wenst een ieder een goede reis naar huis.

Verslag CCR congres 2013

3 en 4 december 2013 vond het congres van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart plaats in het Maison d'Alsace in Straatsburg.

De manifestatie werd georganiseerd door de CCR, het (Franse) Ministerie van buitenlandse Zaken en het Ministerie van Ecologie, Duurzame ontwikkeling en Energie van de Franse republiek.

Het Congres stond helemaal in het teken van 2 zaken:

1: "duurzaamheid".

Waarbij de CCR duurzaamheid ziet als een absolute voorwaarde voor een bloeiende en concurrerende (!!) sector. De CCR heeft in 2013 aanzetten voor een Visie 2018 gegeven die beoogt de uiteenlopende initiatieven en de uitwerking van de oriëntaties voor een duurzame ontwikkeling van de binnenvaart overzichtelijk te maken.

2. "de attractiviteit van de binnenvaartberoepen"

Helaas kwam het begrip attractiviteit van de binnenvaartberoepen in feite nauwelijks aan bod. Niet zo vreemd natuurlijk want hoe attractief is het binnenvaartberoep op dit moment? Daar willen we het kennelijk liever niet over hebben dus werd er vooral gesproken over "onderwijs". Gelukkig werd er weer wel redelijk veel aandacht besteed aan de sociale misstanden ten opzichte van personeel in de binnenvaart en problemen die bedrijven ondervinden met sociale wetten en regels.

De doelstelling van dit congres was om de binnenvaartactoren en de besluitvormers bijeen te brengen om een breed opgezette VISIE 2018 tot stand te brengen die specifiek rekening houdt met de sociale dimensie die deze sector eigen is.

Bij dit congres waren Ron Breedveld en ondergetekende aanwezig namens de ASV.

De bijeenkomst werd bezocht door velen die mee willen denken met een Europese toekomst voor de binnenvaart (Rijnvaart) waarbij de samenwerking tussen CCR en de Europese gemeenschap goed zichtbaar werd door de aanwezigheid van de heer Theologitis (chef havens en binnenvaart bij het DG MOVE van de Europese Commissie) bijgestaan door de heer Vanderhaegen (beleidscoördinator van de eenheid havens en binnenvaart bij het DG MOVE van de Europese Commissie). Zelfs de heer Siim Kallas was aanwezig al was het via een scherm waarvandaan hij ons een boodschap meegaf. Hierin sprak hij zijn vertrouwen uit in de werking van Naiades II en de corridors die zullen zorgen dat de binnenvaart een grote(re) rol zal spelen in het goederenvervoer.

Van Nederlandse zijde was een imposante delegatie aanwezig die bestond uit het Ministerie IenM inclusief de directeur Maritieme Zaken, vertegenwoordigers namens Rijkswaterstaat o.a. in de vorm van de directeur bij Rijkswaterstaat mevrouw Augustijn. De vertegenwoordigers van verschillende Nederlandse bonden waren er, de onderwijscoördinator, en de voorzitter en secretaris van EDINNA (netwerk van Europese Binnenvaartscholen). Opvallend was dat het Franse CNBA heel ruim vertegenwoordigd was wat ook meteen ervoor zorgde dat er praktische vragen kwamen vanuit het schippersperspectief gedurende het congres.

Opvallend vonden wij dat EBU en ESO helemaal niet als zodanig aanwezig waren en ook niet meededen aan discussies over een toekomstvisie. De verschillende personen waren er wel in persoon, maar toen bijvoorbeeld de heer van Lancker (voorzitter ESO) een vraag stelde was dat vanuit zijn rol als boekhouder, zoals hij zelf ook duidelijk zei. Wat dus de visie van ESO cq EBU is op deze zaken blijft geheel onduidelijk als er al een visie is. .

De opzet van het congres was dat vele, vele experts hun licht lieten schijnen over een onderwerp en dat, over het algemeen, diezelfde experts plus soms een aantal daartoe uitgenodigde 'deskundigen' via vraag en antwoord iets dieper op de zaken ingingen. Slechts een enkele keer kon er vanuit de zaal gereageerd worden. Helaas was die mogelijkheid dus heel beperkt en dat werd nog meer beperkt omdat sprekers nogal eens ver over hun tijdslimiet gingen, niet gehinderd door de gespreksleider.

Dat vonden wij natuurlijk wel heel jammer want zo viel er weinig in te brengen tegen allerlei "aannames". Extra jammer omdat die "aannames" nu op dat congres uitgesproken zijn en dus niet weersproken konden worden en daarmee als feit ervaren zal worden. Dit betrof vooral (wat mij betreft) het onderwerp "duurzaamheid" waarbij toch maar weer gesteld werd dat de vrachtauto het in een aantal gevallen gaat "winnen" van het binnenvaartschip. In de wandelgangen hebben wij wel

uitgesproken dat wij de wijze waarop het onderzoeken zijn verricht dubieus vinden en dus ook de uitkomst daarvan. Als voorbeeld haalde ik daarbij het door Jos Evens naar voren gebrachte stuk aan waarbij men aanneemt dat wij gemiddeld meer dan 7 liter gasolie per kilometer zouden gebruiken terwijl dat volgens een snelle steekproef van ons uit gemiddeld zo'n 2,5 liter per kilometer is, een heel verschil.

Vanuit deze discussie die dus in de wandelgangen plaatsvond hebben wij met de heer van Dijk (Schuttevaer en EICB) en de heer Krusinga (BBU) afgesproken dat we hier tegenonderzoeken tegenover moeten gaan stellen. Dat zou toch naar een mooie samenwerking moeten leiden. .

Enkele highlights betreffende het deel “de attractiviteit van de binnenvaartberoepen”:

Het is onmogelijk een verslag te doen van alles wat gezegd is, maar ik wil u een paar hoogtepunten niet onthouden.

regelkramp

Zo was daar de heer Baksteen, voorzitter van de Dutch Expert Group Aviation Safety; voor degenen die het Engels beheersen: wat moet een piloot bij zo'n overleg? Maar de voorzitter van dit adviesorgaan heeft al tientallen jaren het ministerie geadviseerd op gebied van veiligheid en kwaliteit. Hij had een heel interessante uitspraak die ik u niet wil onthouden:

Zo had hij het over “regelkramp” een woord om te onthouden. Hij vertelde over de praktijk van een piloot die op verschillende momenten beslissingen moet nemen en soms, om iets niet fout te laten gaan een beslissing moet nemen TEGEN de regels is. Wij konden ons erg aansluiten bij zijn uitspraak dat een pro-actieve houding (dus meedenken en zelf beslissen voordat er iets gebeurt en niet afwachten tot er iets gebeurt) kapot wordt gemaakt vanwege een overkill aan regels. Dan wordt de mogelijkheid op een pro-actieve houding ontnomen omdat je “in een wurggreep wordt gehouden door alles wat al MOET. Hoe herkenbaar!! .

Ook een mooie uitspraak: “Je kunt niet alles vastleggen en regelen want de wereld is fundamenteel onvoorspelbaar”

En de laatste hieruit: “Al die doorgeschoten regelgeving geeft een boodschap: er is sprake van gestold wantrouwen”.

Onderwijs

De landen verschillen kennelijk nogal in de wijze waarop gekwalificeerd wordt maar ook waarop de lessen aangeboden worden. Nederland pleit ervoor om de opleidingen te verkorten en een groot deel per simulator te doen. Dat gaat Duitsland kennelijk in een aantal opzichten te ver. Duitsland vindt dat zijn een prima opleiding hebben en hebben de indruk dat in Nederland iemand een schippersdiploma kan halen zonder maar een meter gevaren te hebben.

Arbeidsomstandigheden

Bij de attractiviteit van het beroep horen natuurlijk ook de arbeidsomstandigheden voor de werknemers in de sector. In dit deel waren heel wat interessante sprekers. De heer Hyunsoo Yoon is wetenschapper bij het departement Sectorale zaken van de internationale Arbeidsorganisatie (IAO) . Deze technisch deskundige bij maritieme en vervoersaangelegenheden van het departement sectorale zaken doet onderzoek naar levens- en werkomstandigheden aan boord van binnenvaartschepen. De heer Yoon heeft via statistieken inzichtelijk gemaakt hoe de zaken ervoor staan. Dat maakte duidelijk hoe enorm de verschuiving in personeel is de afgelopen jaren. Eerst bijna allemaal nationaal, dan iets meer vanuit de rest van Europa en ook wat van buiten Europa, en nu voor een heel groot deel vanuit de rest van (oost? red.) Europa. (Kennelijk zijn er niet meer zoveel Filipijnen. red). Hij legde ook goed bloot via grafieken hoe dat kwam. Welke landen waren duur en welke goedkoper als je personeel daar vandaan komt. Maar ook de ontwikkelingen van de vloot zelf (de opbrengsten) werden duidelijk, wat een behoorlijk tragisch beeld gaf waarbij de kleinere binnenvaart het overigens in verhouding heel goed doet.

Al met al een heel mooie en inzichtelijke presentatie van de eerste conclusies van het rapport van de IAO over de binnenvaart in Europa. We mogen hopen dat dit gespecialiseerde agentschap van de Verenigde Naties inderdaad kan bijdragen aan het promoten van arbeidsrecht waarbij er meer correcte werkomstandigheden, meer sociale bescherming en een betere dialoog over arbeidskwesties bereikt worden. We hebben dan ook nog contact gehad met de heer Yoon die kennelijk naarstig op

zoek is geweest naar een organisatie als de ASV en die niet heeft kunnen vinden. Misschien dat we in de naaste toekomst meer voor elkaar kunnen betekenen.

Regelgeving

De heer Zavier Drouin, advocaat in Straatsburg schetste ons welke problemen werkgevers zoals tegenkomen als ze met mensen in loondienst werken aan boord van een schip. De regelgeving is totaal ondoorzichtig wat te maken heeft met een veranderde wetgeving waarbij het helemaal onduidelijk wordt onder welk land een werknemer voor de fiscus (en de sociale lasten) valt. Na 5 minuten was iedereen de draad kwijt en dat was niet omdat hij zo onsamenhangend praat (zeker niet) maar omdat het zo'n enorme wirwar van regelgeving is, zodat niemand (en dus ook de ondernemer) meer weet waar hij aan toe is.

Ook mevrouw Chaffart, politiek secretaris van de afdeling Binnenvaart en Logistiek bij de ETF (European Transport Workers Federation) had een ijzersterke presentatie, maar dan weer vanuit het licht van de werknemers. En zo zien we hoe een Nederlandse eigenaar een heel internationale bemanning heeft op een (coaster)schip varend onder Maltese vlag en hoe daarbij de bemanning gemangeld wordt in de regelgeving. Zo zijn er voorbeelden van werknemers die al maanden hun geld niet gekregen hebben maar dat onduidelijk is wie het nu zou moeten betalen. Een goed helder verhaal van deze politiek secretaris van de afdeling Binnenvaart en Logistiek van het ETF, de officiële en erkende PAN-Europese federatie van werknemers in de vervoerssector, dat wel duidelijk maakt dat als je echt een attractieve binnenvaart wil we hier iets aan moeten veranderen. Wetende dat de ETF meer dan 2,5 miljoen werknemers in de vervoerssector vertegenwoordigt, die lid zijn van meer dan 230 nationale vakbondsorganisaties in 41 Europese landen, is deze erkende sociale partner in zeven comités voor de sociale dialoog van de Europese Commissie een factor om rekening mee te houden.

Weer een ander aspect is de ongelooflijke brij aan documenten die allemaal gecontroleerd moeten worden door de politie. Wel 1.000 verschillende documenten moet de politie kunnen controleren op echtheid. Vaak is het onmogelijk contact te hebben met de vertegenwoordigers van de landen waar de documenten vandaan komen en zo zit de gerechtelijke politie met een probleem. Blijkbaar wordt ongeveer niets digitaal opgeslagen. Zo is ook bijvoorbeeld een vaarbewijs niet traceerbaar zoals bij een rijbewijs wel het geval is. Waarom niet? Verder wordt er natuurlijk verteld over overtredingen van de vaartijdenwet door matrozen die liggen te slapen waarbij de politie natuurlijk niet de woning mag betreden. En diezelfde matroos wel op 5 verschillende schepen tegelijk ligt te slapen. Kortom...er gaat iets fout en dat is in het algemeen niet in het belang van de werknemer. Hierover hebben wij in de wandelgangen (een andere mogelijkheid was er niet) wel even opgemerkt dat men dit weet maar toch overijverig controleert als er een schipper alleen vaart op de Westerschelde met harde sancties bovendien, en dat dat wat ons betreft niet echt aanvoelt als rechtsgelijkheid.

Enkele highlights betreffende het deel "naar een duurzame binnenvaart":

Franz Josef Radermacher is Professor-Doctor aan de universiteit Ulm en het onderzoeksinstituut voor omgang met toegepaste kennis en hij hield een flitsend betoog over de problemen die wij hebben met het milieu, de uitvluchten die het Westen al jarenlang verzint om maar niet te hoeven voldoen, het wijzen naar de anderen, de vreemde argumenten die worden gebruikt. Je begrijpt waarom zo iemand meermalen bekroond is, en vele prijzen heeft gewonnen. Een compleet geboeide zaal luisterde hier naar iemand die ons niet op ons kop gaf maar duidelijk maakte dat het anders moet en als dat door (economische) omstandigheden niet kan we het milieu op een andere wijze moeten ontlasten. Kortom "duurzaamheid" was een kernwoord bij hem. Daar konden we gelukkig goed op aansluiten en zo wees ik hem op het document "schepen van de toekomst" van de CCR uit 2001 waarin staat "Ondanks een continue vernieuwing van (grote) delen van het schip blijft het geregistreerd onder de datum van de oorspronkelijke kiellegging, De overgangsvorschriften dragen in hun huidige opzet zo bij tot een zekere conservering van de oudere segmenten van de vloot" einde citaat van dit CCR stuk. Na dat voorgelezen te hebben verduidelijkte ik hoe wij constant onze vloot aanpassen en dat wij dan ook zouden denken dat dat toch heel erg duurzaam is en we willen toch een duurzame wereld? Want hoe duurzaam zijn wij wel niet als we constant bestaande schepen vernieuwen en up to date houden?

Maar (vertelde ik de zaal) kennelijk wilde de CCR helemaal geen duurzame schepen want in het rapport ging zij als volgt 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”, en daarna citeerde ik ook het antwoord wat de CCR had op al die duurzame schepen die maar niet van de aardbodem wilde verdwijnen: Want uiteindelijk schreef de CCR

“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.

Daarna heb ik het Duitse rapport hieraan gekoppeld waarbij men wist dat invoering van einddata aan de overgangsbepalingen zouden leiden tot een koude sanering. Kortom dit was een bewuste daad van de CCR om een duurzaam vervoersmiddel van de markt te laten verdwijnen. Ik heb nog even het pamfletje laten zien en verteld wat er nu al is gebeurd met de vlootontwikkeling, hoeveel vrachtwagen dat nu al extra oplevert en dat hele gebieden straks verstoken zijn van vervoer over water. Daarbij heb ik ook benadrukt dat ook grote en nieuwere schepen hiermee te maken hebben. Wij allen (groot en klein) worden zo gedwongen te investeren in zaken die er voor ons nauwelijks toe doen dat we geen enkele mogelijkheid hebben om zelf te kijken wat we wel willen waarmee innovaties vanuit de schipper zelf dus onmogelijk gemaakt worden. Kortom: verstikkende regels.

Het antwoord van de heer Rademacher sloot naadloos aan op datgene wat wij al zo lang zeggen: “Alles wat men zegt dat gelijk is en dus aan gelijke regels moet voldoen is niet altijd gelijk. Soms is ongelijk meer gelijk dan gelijk, en soms is gelijk aan elkaar juist ongelijk, dat moet je ze vertellen!!”

En zo is het ook.

Verder was er nog veel te doen over nieuwe methodes om schoner te varen waarin wij echter geen rol mochten en dus konden spelen. Goed was wel te merken dat ook hier de rol van LNG en de mogelijkheden daarvan sterk ter discussie werden gesteld. Maar helaas was er geen ruimte om te brainstormen over wat er nog meer voor mogelijkheden zijn.

Hebben we de doelstelling van het congres gehaald?

De doelstelling van dit congres was om de binnenvaartactoren en de besluitvormers bijeen te brengen om een breed opgezette VISIE 2018 tot stand te brengen die specifiek rekening houdt met de sociale dimensie die deze sector eigen is. Zoals misschien duidelijk is geworden is het niet echt een plek geweest waar er in gezamenlijkheid een visie tot stand gebracht kon worden. Daar was de structuur niet naar. Met vooral aanhoren kom je niet tot een gezamenlijke visie. Ik denk wel dat de CCR en misschien DG MOVE dit anders ervaren kunnen hebben. Zij zullen misschien na dit congres het idee hebben dat wij de VISIE 2018 zoals hij er ligt vanuit de CCR allemaal omarmd hebben. De visie zelf is dan ook weer zo algemeen gesteld dat je er ook niet specifiek tegen kunt zijn. Maar wat we nu “samen tot stand gebracht hebben?”

Na het congres

Hebben we de petitie over de CCR regelgeving aangeboden aan de heer Theologitis en aan de heer van der Werf die mij beiden op het hart drukte dat er nu echt eerlijk waar op heel korte termijn een positieve ontwikkeling zal plaatsvinden.

Tja, dat beloofde men in 2009 ook dus hoewel het oprecht klonk wilde ik toch nog maar even afwachten met feestvieren.

Tot zover

Sunniva Fluitsma

* Gedurende het hele congres zijn er filmopnamen gemaakt dus het is mogelijk dat die op de site van de CCR terug te vinden zijn.

CCR Visie 2018

VEILIGHEID EN BETROUWBAARHEID

In het jaar 2018 zou de positie van de binnenvaart als veilige vervoersdrager geconsolideerd moeten zijn en de betrouwbaarheid van de dienstverlening in lijn met de eisen die op de markt gesteld worden, verhoogd moeten zijn.

- De Rijn- en Europese binnenvaart zal over specifieke, moderne standaarden voor de technische vereisten voor binnenvaartschepen beschikken.
- De verbetering van het veiligheids- en risicobeheer in binnenvaartondernemingen wordt bevorderd om de eigen verantwoordelijkheid van het scheepvaartbedrijfsleven voor de aan veiligheid gerelateerde processen te versterken en op langere termijn de regelgeving te kunnen afslanken.
- Het bedrijfsleven zal gebruikmaken van RIS-diensten die op innovatieve technologieën zijn gebaseerd, zodat de veiligheid hierdoor wordt verhoogd, er beter rekening kan worden gehouden met logistieke aspecten en ecologische overwegingen.

BEROEPSOPLEIDING EN –KWALIFICATIE

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart over een arbeidsmarkt beschikt die de groeiende vraag aan goed gekwalificeerd personeel en op langere termijn de herbezetting van arbeidsplaatsen in verband met pensionering zal kunnen dekken.

- De opleidingen en beroepskwalificaties van het binnenvaartpersoneel zullen gemoderniseerd worden, dragen bij tot een verhoging van de attractiviteit van binnenvaartberoepen en zorgen hierdoor voor een voldoende ruim aanbod aan arbeidskrachten.
- De eisen aan de talenkennis worden gepreciseerd om een bijdrage te leveren aan een betere communicatie en daardoor verhoging van de veiligheid in de binnenvaart.

BRANDSTOFGEBRUIK EN UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door een geringer brandstofverbruik en afgenomen emissies van broeikasgassen naar verwachting in nog hogere mate bijdragen aan maatregelen tegen de klimaatverandering.

- Doelen op lange termijn voor het verminderen van het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen worden geformuleerd en gekwantificeerd voor de Rijn- en Europese binnenvaart met het oog op gecoördineerde maatregelen van het binnenvaartbedrijfsleven, de lidstaten, internationale organisaties en andere betrokken partijen.
- De Rijn- en Europese binnenvaart worden ondersteund in hun streven het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen in het kader van nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen, mede op basis van de CO₂- en brandstofstrategie van de CCR, te reduceren.

EMISSIE VAN VERONTREINIGENDE STOFFEN IN DE ATMOSFEER EN HET WATER

In het jaar 2018 zal de binnenvaart door verder afgenomen emissies van schadelijke stoffen afkomstig van de voorstuwingsinstallatie en door een verbeterde omgang met ladingrestanten in versterkte mate hebben bijgedragen aan een betere kwaliteit van water en lucht.

- Innovaties ten voordele van alternatieve brandstoffen en energieën, meer bepaald van LNG, worden gestimuleerd met aandacht voor de veiligheid.
- De voorwaarden voor een verdere reductie van de emissie van gasvormige verontreinigende stoffen en deeltjes door de Rijn- en Europese binnenvaart worden verbeterd.

- Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat voorzien is binnen het kader van het CDNI is zo ver opgebouwd dat de afgifte van afval in de praktijk goed verloopt. Voor de behandeling van gasvormige restanten van vloeibare lading wordt een instrument ontwikkeld en is een reglementair kader voorzien.

VERANDERENDE RANDVOORWAARDEN TEN AANZIEN VAN HET MILIEU

In het jaar 2018 zouden de infrastructurele en operationele randvoorwaarden zodanig verbeterd moeten zijn dat binnenvaart en vaarweg de betrouwbaarheid en het prestatievermogen ook bij in de toekomst noodzakelijke aanpassingen binnen het stelsel van milieueisen kunnen verzekeren.

- De infrastructuur wordt steeds beter en performanter, waardoor de veiligheid nog verder toeneemt en ook de afwikkeling in de Rijnvaart verbeterd.
- De internationale coördinatie van een geïntegreerde planning en beheer van de Rijn en andere Europese waterwegen wordt in overleg met andere internationale instanties verder verbeterd.

LOGISTIEKE KETENS

In het jaar 2018 is het de bedoeling dat de binnenvaart door het benutten van de transportcorridors waarin vaarwegen zijn opgenomen, een sterkere positie in de logistieke ketens van zowel het achterlandverkeer als van de continentale stromen zal innemen.

- De fysieke, elektronische en organisatorische verstrengeling met andere vervoersdragers in het kader van multimodale Europese vervoerscorridors worden verbeterd en moeten een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens mogelijk maken. Dit stelt de binnenvaart in staat om meer te profiteren van de toegenomen goederenoverslag in de zeehavens.
- De Rijnvaart wordt goed geïntegreerd binnen een grensoverschrijdend corridormanagement.

HANDHAVING VAN SOCIALE RANDVOORWAARDEN

In het jaar 2018 zou een betere handhaving van de sociale randvoorwaarden merkbaar moeten kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de binnenvaartberoepen.

- De Rijnvarenden genieten voldoende, wettelijk verankerde sociale bescherming, die specifiek rekening houdt met het mobiele karakter van hun beroep.
- De naleving van de toepasselijke sociale arbeidsomstandigheden wordt gewaarborgd door de invoering van adequate middelen die gebruik maken van het potentieel van innovatieve technologie, zoals bijvoorbeeld de elektronische tachograaf en het elektronische dienstboekje.

INFORMATIE

In het jaar 2018 wordt verwacht dat de binnenvaart zich voordeel zal kunnen doen met een ruimere beschikbaarheid van doelgerichte en betrouwbare informatie met betrekking tot alles wat samenhangt met het vervoer over water.

- Er wordt een waarnemingscentrum voor de binnenvaart in Europa opgericht. Dit heeft tot doel een uitgebreid inzicht in de binnenvaart te bieden, in te gaan op specifieke informatiebehoeften van private en publiekrechtelijke spelers in de binnenvaart, alsook voor een breder publiek een platform te zijn voor gegevensuitwisseling.
- Ten behoeve van politieke, economische beleidsmakers en overheden wordt de communicatie verbeterd op het gebied van de vervoersveiligheid, de betrouwbaarheid van de Rijn- en binnenvaart, de evaluatie van technische voorschriften, alsook de gevolgen van de klimaatverandering.

Persbericht CCR

Verplichtstelling van het gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) met ingang van 1 december 2014

Inland AIS, een systeem dat zijn oorsprong heeft in de zeevaart, verzendt de positie van een schip en een aantal andere gegevens die van belang zijn voor de veiligheid, automatisch naar de andere schepen. Inland ECDIS is een systeem dat met behulp van een elektronische scheepvaartkaart voor de binnenvaart belangrijke informatie zichtbaar maakt.

Dankzij AIS, kan ECDIS (of een vergelijkbaar systeem dat kaarten kan weergeven) ook informatie verstrekken over schepen die zich in de nabijheid bevinden. Als elk schip op de waterwegen over Inland AIS en Inland ECDIS (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) beschikt, kan elke schipper op zijn elektronische vaarkaart aflezen waar alle schepen zich bevinden, samen met de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Deze twee technische voorzieningen in het kader van RIS leiden tot een significante verhoging van de veiligheid en vormen samen niet alleen een nuttig instrument voor de schipper om beslissingen te kunnen nemen, maar dragen tevens bij aan een betere verkeersafwikkeling.

Gezien deze voordelen, maar tevens rekening houdend met de kosten van deze apparatuur, heeft de CCR besloten artikel 4.07 van het Politierglement voor de Rijn te wijzigen, waardoor de uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in informatiemodus (of een vergelijkbaar visualiseringssysteem) verplicht wordt gesteld. Bepaalde kleine vaartuigen zijn van deze verplichting vrijgesteld.

Verder is het zo dat dit Inland AIS-toestel permanent ingeschakeld moet zijn en uitsluitend in een zeer beperkt aantal situaties mag worden uitgeschakeld.

Bron : Persbericht CCR.

Crisisaanvraag of geen crisisaanvraag?

Is er nu wel of niet een crisisaanvraag ingediend bij de Europese Commissie? Minister Schultz stuurde een brief naar de Tweede Kamer. Daarin schrijft ze de brief te steunen van de Belgische staatssecretaris Wathelet van Mobiliteit en Transport van 23 oktober aan Transportcommissaris Siim Kallas. Daarna meldt ze echter dat Wathelet met zijn brief geen formeel verzoek heeft gedaan om de crisis in de binnenvaart uit te roepen. Met erkenning van de crisis zouden capaciteitsmaatregelen mogelijk worden. Wij (ASV) rekenen erop dat de verwijzing van Wathelet naar zijn brief van 26 april, waarin de artikelen van de betreffende verordening staan, voldoende is. Ons is verzekerd dat de heer Dimitrios Theologitis, hoofd Havens en Binnenvaart bij de Europese Commissie, heeft bevestigd dat de aanmelding is gedaan.

Toch zijn er ook in Belgische binnenvaartkringen geluiden dat in het dossier dat is ingediend wel naar de crisis verwezen wordt, maar dat daarin niet gevraagd is om de verordening in werking te laten treden omdat men de mogelijkheid open wil laten voor verder overleg met de Europese Commissie. Wat denkt u er zelf van?

Reactie ASV op een brief van de minister van I&M aan de voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 27-11-2013.

Geachte heer,

Dinsdag 3 december is er een AO over de binnenvaart. Een van de onderwerpen is de crisis in de binnenvaart. De minister heeft daar op 27 november een brief over geschreven. Het was daarom voor ons onmogelijk om nog voor 28 november daarop te reageren. Daarom hoop ik dat het mogelijk is alsnog de reactie van de ASV door te sturen aan de Vaste Kamercommissie IenM.

Ik wil u bij voorbaat danken hiervoor,

Met vriendelijke groet,

Aan : Vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Milieu.

Betreft : Reactie ASV op een brief van de minister van I&M aan de voorzitter van de Tweede Kamer d.d. 27 november met kenmerk IENM/BSK-2013/264046 .

Onderwerp : Crisis in de binnenvaart door Belgische overheid aangemeld.

In de bewuste brief wordt door de minister steun uitgesproken voor de brief van de Belgische staatssecretaris Wathelet aangaande de crisis in de binnenvaart en de noodzaak om op Europees niveau maatregelen te nemen. Het is positief dat de minister de Belgische overheid hierin steunt.

De tweede alinea van de brief kan echter niet als positief worden beoordeeld. De minister deelt de Kamer mee dat er vanuit de Belgische overheid geen sprake is van een aanvraag bij de Europese Commissie, voor 'het uitroepen van de crisis in de binnenvaart' in het kader van de Richtlijn 96/75/EG. Wij vragen ons af waar minister Schulz deze stelling op baseert.

Diverse documenten vanuit de Federatie Belgische Binnenvaart (FBB), het Instituut voor Transport langs de Binnenwateren (ITB) en de Belgische Federale Overheids Dienst (FOD) spreken wel degelijk van een aanmelding van de crisissituatie in de binnenvaart (zie bijlagen), zoals in het protocolakkoord van april dit jaar is afgesproken tussen Belgische binnenvaart en Federale overheid . Ook de heer Theologitis van de Commissie DG-MOVE heeft bevestigd dat er sprake is van een aanmelding van een 'ernstige verstoring in de binnenvaartvervoersmarkt' door de FOD, zoals beschreven staat in de Richtlijn :

Richtlijn 96/75/EG art 7 :

1. In geval van ernstige verstoring van de markt kan de Commissie, onverminderd Verordening (EEG) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenscheepvaart

(5), op verzoek van een Lid-Staat passende maatregelen nemen, met name maatregelen die iedere verdere toename van de op de betrokken markt aangeboden vervoerscapaciteit moeten tegengaan. De beslissing wordt genomen volgens de procedure van artikel 8, lid 2.

2. Indien een Lid-Staat om passende maatregelen verzoekt, wordt binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek een beslissing genomen.

3. Het verzoek van een Lid-Staat om passende maatregelen vast te stellen, moet vergezeld gaan van alle inlichtingen die nodig zijn om de economische situatie in de betreffende sector te kunnen beoordelen, met name:

- de gemiddelde kosten en prijzen van de verschillende typen van vervoer;
- de bezettingsgraad van de scheepsruimte;
- prognoses inzake de ontwikkeling van de vraag.

Het formele verzoek waarover door de minister gesproken wordt in haar brief aan de Kamer, is recent gedaan door de FOD, vergezeld met de inlichtingen zoals verzocht in lid 3 van artikel 7. Wij kunnen u melden dat België een dossier heeft ingediend waarin aangetoond wordt dat de binnenvaart te maken heeft met een langdurige structurele crisis. De Belgische overheid heeft zich hierin niet beperkt tot de ontstane overcapaciteit bij schepen boven de 2000 ton. Er is tevens gekeken naar de ontwikkeling van vrachttarieven, kosten, vlootontwikkeling, sociale/fiscale en technische regelgeving etc. over de afgelopen 15 jaar (de periode na voltooiing van de liberalisering van de binnenvaart). Dit dossier heeft enkele maanden op zich laten wachten omdat men wil voorkomen dat er zich een herhaling voordoet van de echec van het Nederlandse verzoek in 2009.

De Belgische binnenvaart en haar overheid willen op basis van de ernstige verstoring van de binnenvaartvervoersmarkt (Richtlijn 96/75/EG), die ontstaan is over een langere periode, dat de Europese Commissie passende maatregelen neemt, die zich niet beperken tot capaciteitsmaatregelen, maar werkelijk oplossingen bieden voor onderliggende oorzaken van de Marktverstoring in de Europese binnenvaart.

Uit bovenstaande concluderen wij dat de tweede alinea in de brief van de minister aan de Kamer incorrect is of foutief is geformuleerd. De reden hiervoor is ons niet duidelijk, echter is het feit dat de minister alleen refereert aan één vergadering op Europees niveau in juli veelzeggend.

Wij hopen dat de minister in het aankomende AO scheepvaart op 3 december hierover duidelijkheid kan verschaffen over de werkelijke stand van zaken in het Europese overleg. Het is een moeizame weg geweest voor alle schippersorganisaties om een Lid-Staat te overtuigen een verzoek in te dienen bij de Europese Commissie en wij willen voorkomen dat de indruk ontstaat dat Nederland de door België ingeslagen weg blokkeert, ondanks eerdere toezegging van de minister een verzoek te ondersteunen (onlangs nog in beantwoording van vragen van Kamerlid de Vries).

Voor verdere informatie over de inhoud van de brief willen wij verwijzen naar het schrijven van de ASV aan de Vaste Kamercommissie I&M d.d. 24 november 2013.

Daarnaast wil de ASV van de mogelijkheid gebruik maken om onze reactie betreffende het onderwerp markttransparantie mee te sturen. Ook dit zou 3 december aan de orde moeten komen, menen wij.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Namens de ASV,

Verlag A.O. 3 december 2013

Rond de klok van 8 uur stelde Fahrsad (SP) concrete vragen over de crisis aanmelding.

Hij vroeg zich af of de Belgen een aanvraag hadden gedaan en of de minister bezig was met oplossingen voor de binnenvaart op korte termijn. Hoever de minister met markttransparantie was, en met betrekking tot de CCR eisen stelde hij zelfs of dhr van de Werf wel op zijn plaats zat en niet vervangen moest worden door iemand uit de praktijk uit de branche. Wat gaat u doen aan de infrastructuur van het waterwegennet i.v.m. milieu en kleine binnenvaart. Hoe zit het met het CDNI verdrag?

Daarna kwam dhr. de Vries (PVDA) aan het woord die vroeg of het niet mogelijk was met betrekking de CCR eisen terug te gaan naar de situatie van voor 2003 en dat te bewerkstelligen voor schepen korter dan 86 meter wegens de oorzaken die wij allen kennen. Daarnaast stelde hij dat er een zeer positief resultaat was geboekt door de DLC in Gorinchem en dat er inmiddels 200 schepen zich hadden aangemeld voor poolvorming. Alleen de rol van de banken lieten zich te wensen over daar had de BLN en DLC nog niets van vernomen en vroeg zich af of de minister hier iets kon bereiken.

Dhr Ramsauer (CU) stelde vragen van dezelfde strekking.

Mevr. De Boer (VVD) stelde ongeveer dezelfde vragen en zette daarbij de kanttekening dat het overleg van 28 november 2013 zeer had ingeslagen bij iedereen en het betoog zeer verduidelijkend had gewerkt en dat er wel degelijk hier wat mee gedaan moest worden.

Dhr. Graus (PVV) ging nog een stapje verder en stelde dat er haast geboden was omdat het water aan de lippen van de binnenvaart staat en was het met de SP eens dat van de Werf niet geschikt was. Daarbij stelde hij ook dat de minister niet naar Brussel (zoals de PVV dit stelt tegenover Brussel) moest kijken, maar meer naar ons eigen land en belang want wij hebben de meeste scheepvaart. Ook stelde hij dat hij had begrepen dat er de afgelopen vijf jaar maar slechts twee uur gesproken was met de binnenvaart organisaties.

Dhr Bisschop (SGP) stelde dat nog maar pas een jaar van de problematiek op de hoogte was en zei dat de complete CCR regelgeving een grote pot stroop was waar niet doorheen te komen was en vond dat er heel veel verwijzingen waren en wilde dat er hier flink in gesneden moest worden en vond het een kwalijke zaak dat door de duurzaamheid van de schepen nu voor hoge kosten kwamen te staan wegens aanpassingen aan de huidige eisen. Gezien de huidige situatie was hier het geld niet voor om aan deze eisen te voldoen, daarbij kijkend naar vooral de kleinere binnenvaart. Hij stelde het zelfs zo voor dat als een spits aan de eisen van de woning zou moeten voldoen deze niet eens meer in Frankrijk kan varen, daarmee gaf hij de onzinnigheid van de eisen aan.

Kortom iedereen vond dat er wat moest gebeuren in ons voordeel, maar de minister gaf de volgende antwoorden:

Crisis aanmelding.

De Belgen hebben de crisis nog niet aangemeld want, vanuit de binnenvaart organisaties is geen onderzoeks rapport gekomen en net als bij ons in 2010 geen rapport geen onderbouwing voor een aanvraag. Dus kunnen wij ze niet op dit moment ondersteunen en gezien de situatie bied het ook geen oplossingen. Verder ronden we eerdaags de d.m.v. de inzet van dhr. Kraaijenveld de punten van dhr. Verberk af. De transitie is geslaagd de binnenvaart heeft de BLN gevormd dit is een positieve ontwikkeling er zijn nu minder verschillende organisaties. Met de grote binnenvaart is men bezig tot meer samenwerking en poolvorming, ik heb begrepen dat de banken het hierbij laten afweten, hierover gaat ze in februari in gesprek. Wij zijn constant in gesprek met de binnenvaart via dhr. Kraaijenveld en dit loopt voorspoedig.

Wat betreft de ASV een bondje met een stuk of 30 leden, die zijn agressief en hebben onze zuiderburen mee geholpen met hun acties, terwijl de andere vele honderden leden telt. Wij gaan ons meer richten op een project, wat in samenwerking met de makelaars gebeurd is het volgende. We proberen de overcapaciteit te verkopen naar andere landen hierbij denkend aan Zuid Amerika b.v., want als je de overcapaciteit weghaalt gaat het vanzelf beter met de binnenvaart. Hierover zijn

regelmatig gesprekken met de banken, want het is een win win situatie die dan gaat ontstaan. (Daar was ze zichtbaar trots op, jammer van de kostbare tijd)

CCR.

Hierover meld de minister dat de regels zijn besloten in 2003 waar de volledige binnenvaart achter stond, hoe en waarom deze tot stand zijn gekomen wist zij niet, maar het feit ligt er. Deze regels veranderen is zeer moeilijk want je zit met andere lidstaten, we zijn wel bezig met de zwaarste punten te verlichten zoals: stuurhutramen, anker gewichten, ankerlieren, autokranen en met de geluidsnormen zijn we intensief bezig. Ze ging niet in op de vraag van dhr. Graus dat het niet veel zin had om maar een paardingen uit te stellen. De VVD vond uitstel geen optie, want dan zit je over een paar jaar weer met hetzelfde probleem.

Over van de Werf zei ze dat deze zeer zaken deskundig was en gaat er ook niet op inspelen om deze man te vervangen. In juni / juli van het volgende jaar hoop ze hierover de resultaten bekend te maken.

Markttransparantie.

We zijn middels dhr. Kraaijeveld bezig, we hebben ook een onderzoek in laten stellen wat ook anderen sectoren weergeeft en waaruit conclusies te trekken zijn. Hieruit blijkt dat de binnenvaart moet gaan samenwerken in coöperaties en pools dit proces is gaande middels de vorming van de BLN en DLC is bezig met poolvorming.

Infrastructuur en milieu.

We zijn kanalen aan het herstructureren, b.v. het Twente kanaal daar is een containerterminal geopende die haalt nu 300 vrachtwagen bewegingen van de weg en in de toekomst worden dat er 900. Hier zijn we zo ook bezig met de Zuid Willemsvaart in deze regio gaan ook vele honderden vrachtwagen bewegingen van de weg in het schip. Verder optimaliseren we de sluizen voor betere en snellere doorstroming. Qua milieu stimuleren wij de binnenvaart om te innoveren, hiervoor gebruiken wij het geld uit het sloopfonds inclusief de rente hiervan.

CDNI.

Wat het CDNI betreft de binnenvaart kan altijd zijn vuilnis gratis afgeven aan gemeente en dit zit in het havengeld verwerkt. Dus dat dubbel betalen valt wel mee. De RWS heft alleen voor KGA. Bedrijven aan de wal betalen hier ook voor en de binnenvaart bestaat in principe ook UIT allemaal kleine bedrijven, dus ik zie hier geen verschil. Ook ons ministerie moet bezuinigen.

Note.

Kortom alles wordt vooruit geschoven, de hoop wordt gevestigd op, poolvorming, een branche organisatie, vergroten van vaarwegen m.a.w. de kleine binnenvaart wordt stilletje weg gesaneerd.

IenM verheugd over mogelijk uitstel scheepseisen op de Rijn

Gestuurd naar de Tweede Kamer politici,

Vanmiddag is er een VAO over de binnenvaart. In het kader daarvan wil ik u graag onze reactie op de CCR ontwikkelingen sturen. De minister gaat ongetwijfeld zeggen dat er heel wat aanpassingen zijn maar daar denken wij anders over. Ik heb de officiële reacties van CBRB/BLN en het ministerie gebruikt zodat u snel over onze argumenten kunt oordelen. Ik hoop dat het duidelijk en leesbaar genoeg is.

Reactie op: IenM en CBRB/BLN verheugd over mogelijk uitstel scheepseisen op de Rijn

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verheugd dat binnenvaartschippers mogelijk meer tijd krijgen om hun schepen aan de internationale eisen op de Rijn te laten voldoen. Het gaat om een aantal bepalingen waarvan de overgangstermijn in 2015 afloopt, waaronder eisen omtrent geluid, elektrische installaties en relingen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft aangekondigd, met het oog op de aanhoudende crisis, te werken aan verlenging van deze overgangstermijnen uit het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR).

Gevolgen

De CCR is voornemens in haar plenaire voorjaarsvergadering een besluit te nemen. De beslissing wordt nu reeds voorbereid. Hoeveel extra tijd schippers krijgen is nog niet bekend. De Nederlandse delegatie, het binnenvaartbedrijfsleven en onlangs ook de Europese Commissie hebben herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de gevolgen van het aflopen van de overgangstermijnen voor de binnenvaartsector. Om bestaande schepen aan de nieuwe regels te laten voldoen moeten schippers vaak hoge kosten maken. Het gaat nogal eens om bedragen die noodlijdende schippers niet of nauwelijks kunnen opbrengen.

Conclusie: De regelgeving vanaf 2010 wordt niet eens meegenomen, maar veel schippers zitten daar ook nog mee. Die moeten nog keuren volgens die regels of hebben gebruik gemaakt van de crisishardheidsclausule (honderden). Daarnaast is er dus sprake van misschien iets extra tijd voor een paar regels. Wat hebben we gewonnen? Dat men moet erkennen dat hier echt een probleem ligt. Wat lost dit voorstel op? Helemaal niets!

Erger: we noemen de relingen erbij: dat is nog na de regelgeving van de 140 regels gekomen, staat er helemaal los van en...is voor nieuwbouwschepen. Dus ja, CBRB is blij en BLN ook maar de ASV zeker niet.

Over hoeveel aanpassingen hebben we het nu eigenlijk? "een aantal?" En hoeveel tijd? Denkt men dat de bank hiermee een lening geeft voor de koop van een ouder schip? Ik weet zeker van niet. Geen enkele garantie.

'Slechts' 130 (?) regels in plaats van 140 is natuurlijk helemaal geen oplossing en dat weet iedereen.

Alternatieven

De Nederlandse delegatie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart deed reeds onderzoek naar de mogelijkheden voor bestaande schepen om aan de bepalingen te voldoen, maar is ook op zoek naar alternatieven. Daar is nu meer tijd voor, wat de kans op een bevredigende oplossing vergroot. Nederland zal zich blijven inzetten om passende oplossingen te vinden voor de overgangsbepalingen die door de binnenvaartsector als het meest knellend worden ervaren.

Conclusie: omgekeerde bewijslast. Niet aantonen van nut noodzaak en haalbaarheid door de CCR maar aantonen van onmogelijkheid en onzinnigheid door ons.

CBRB/BLN:

Voor die knelpunten, die onevenredig hoge kosten met zich meebrengen en waarvan nut en noodzaak niet duidelijk zijn, moet volgens CBRB en BLN een werkbare oplossing worden gevonden. 'We denken dat met dit besluit de oplossing van de knelpunten in zicht komt.'

Conclusie

CBRB en BLN gaat voorbij aan het Duitse rapport waaruit duidelijk blijkt dat er voor de 140 regels geen nut en noodzaak is. Dat staat er keihard. Dus dat geldt voor alle 140 regels tenzij men alsnog nut en noodzaak weet aan te tonen.

De kosten zijn in ieder geval onevenredig hoog en ook dat weet men al jaren gemiddeld 400.000,- waarbij men ervan uitgaat dat bij bedragen tussen zo'n 30.000 a 80.000,- euro er gesloopt zal gaan worden.

Die paar regels aanpassen helpt dus echt niet, we mogen hooguit iets langer bungelen, maar zelfs dat is de vraag.

En dan wederom: Conclusie: er is hier sprake van omgekeerde bewijslast. Niet aantonen van nut noodzaak en haalbaarheid door de CCR maar aantonen van onmogelijkheid en onzinnigheid door ons. Overigens: ook 75% van de CBRB leden zegt nooit te kunnen voldoen aan de ROSR regels.

Naast de oplossing van de knelpunten moet er volgens de binnenvaartorganisaties CBRB/BLN snel duidelijkheid komen over de toepassing van de hardheidsclausule. In de regelgeving is namelijk opgenomen dat bij moeilijk uitvoerbare eisen of onevenredig hoge kosten de Commissie van Deskundigen afwijkingen kan toestaan. Dat is de zogenaamde hardheidsclausule (artikel 24.04 lid 4 van het ROSR).

conclusie

Dat deze hardheidsclausule niet werkt ben ik met de bonden eens. Zoals het er nu staat kan er ook alleen weer een uitzondering toegekend worden bij unanieme instemming, dan weten we het wel. Bovendien suggereert het ministerie dat je dan maar optimaal moet investeren. Dus jij neemt het risico diep in de schulden te eindigen zonder certificaat en met een waardeloos schip

De binnenvaartbrancheorganisaties willen dat er internationale afspraken worden gemaakt over een werkbaar en eenvoudig beroep op deze hardheidsclausule. CBRB en BLN roepen de CCR en de Europese Commissie op om hier in het voorjaar van 2014 besluiten over te nemen.

CCR- en Europese regels

Op dit moment bestaan er twee regimes naast elkaar: die op grond van artikel 22 van de herziene Rijnvaartakte (Rijnvaartcertificaat) en Europese regelgeving (communautair certificaat). Het Europese binnenvaartbedrijfsleven heeft eerder dit jaar aandacht gevraagd voor de verschillen tussen de overgangsvoorschriften voor Rijnschepen en schepen met een communautair certificaat.

In het algemeen zijn de termijnen volgens de Europese regels tien jaar langer of gelden ze slechts bij nieuwbouw, ombouw of verbouw. CBRB en BLN herhalen de vraag om een nieuwe beoordeling met het oog op een eerlijke concurrentie, zonder nadelen te creëren voor schepen met een communautair certificaat. Dit past ook in de plannen van het Naiades II-pakket 'Op weg naar kwaliteit van de binnenvaart', waarbij gewerkt wordt aan de harmonisatie van de Europese technische voorschriften voor binnenschepen. In het belang van de veiligheid, maar zeker ook voor een gelijk speelveld, is volgens de organisaties een uniforme set van technische normen in Europa van belang

Conclusie ASV: Het begrip eerlijke concurrentie is een verwarrend begrip. Wat lijkt dat gelijk is is niet altijd gelijk. Een bestelauto is geen vrachtwagen en niet alle regels kunnen een op een op alle schepen van toepassing verklaard worden.

Verlengd Algemeen Overleg Scheepvaart Officieel Tweede Kamer verslag

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. Ik heb vier moties.

De Kamer, gehoord de beraadslaging,
verzoekt de regering om de (nieuw)bouweisen voor de binnenvaartvloot, welke de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voornemens is in te voeren, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter, en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

De Kamer, gehoord de beraadslaging,
verzoekt de regering, de eisen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) niet te laten gelden voor bestaande schepen, behalve wanneer er sprake is van om- of verbouw van het schip, en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

De Kamer, gehoord de beraadslaging,
verzoekt de regering om de eis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot de lichtdoorlatendheid van kajuitruiten terug te brengen van 70 naar 60 procent waaraan plusminus 80 procent van de binnenvaartschepen reeds voldoet, en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

De Kamer, gehoord de beraadslaging,
verzoekt de regering om in verzet te komen tegen alle door de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) opgelegde eisen welke een ongelijk speelveld creëren, dan wel leiden tot valse concurrentie, voor de Nederlandse vloot, het Loodswezen en de verladers, en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

De heer **Graus** (PVV):

De heer De Rouwe heeft zich zojuist verontschuldigd wegens andere verplichtingen. Hij vroeg mij om aan de minister door te geven dat hij voor de standstill situatie is. Zo niet, dan zal hij al mijn moties steunen. Dat moest ik namens de heer De Rouwe van het CDA inbrengen

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de zeer sympathieke moties die door de PVV-fractie zijn ingediend. We kunnen weliswaar moties blijven indienen, maar het punt blijft dat de minister al jaren haar stinkende best doet bij de CCR, maar dat er bij diezelfde CCR op basis van unanimitéit wordt besloten. Ik heb in de procedurevergadering van afgelopen week dan ook voorgesteld — en dat werd ook gesteund door collega's — om in gesprek te gaan met collega's van omringende landen, de aangesloten Rijnlanden, om van onderop met elkaar draagvlak te zoeken zodat we krijgen wat wij alle twee willen. Daarover is geen verschil van mening. Het zijn prachtige moties, maar we moeten het op een andere manier voor elkaar zien te krijgen. De minister is het er volledig mee eens, zij zal de moties ook overnemen, maar zij zal daarbij ook aangeven dat zij het al een aantal keren heeft geprobeerd, maar dat er op basis van unanimitéit wordt besloten. We moeten dus andere middelen aanwenden en maar eens onorthodox met collega's van omringende Rijnlanden in gesprek gaan.

De heer **Albert de Vries** (PvdA):

Voorzitter. Ik ben verrast dat de heer Graus mijn stellingname inzake vrijstelling voor schepen tot 86 meter in een motie heeft verwoord. Dat is op zich mooi, maar de minister had volgens mij al toezeggingen in die richting gedaan. Een andere motie die ik had opgesteld, zal ik niet indienen. De heer Van Gerven heeft iets gemaakt wat daarop lijkt: een volgsysteem voor bunkers. Ik houd dan twee moties over.

Ik kom op de motie op stuk nr. 8 waarin wordt gevraagd om de nieuwbouweisen voor de binnenvaartvloot niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter. De overgangsbepalingen waaronder dit valt, zijn in 2003 door de CCR vastgesteld. Dat is met instemming van de sector gebeurd. Van die regels kunnen wij niet zomaar af, zoals ik ook in het algemeen overleg heb aangegeven. Dat kan alleen als er unanieme instemming binnen de CCR is. Ik vraag in CCR-verband al aandacht voor de meest knellende bepalingen. Daar zit dit punt ook bij. Als ik de motie zo mag interpreteren dat zij gericht is op de meest knellende overgangsbepalingen, dan verzoek ik om haar aan te houden tot het CCR-besluit in juni 2014. Als de motie betrekking heeft op alle overgangsbepalingen — ik lees hier: dé nieuwbouweisen — dan moet ik haar ontraden. Dat is immers onwenselijk vanwege reeds gedane investeringen door diverse schippers en vanwege veiligheidsaspecten. Bovendien is het binnen de CCR onhaalbaar om alle nieuwbouweisen niet van toepassing te laten zijn.

De heer **Graus** (PVV):

De overgangsbepalingen zijn inderdaad in overleg met de schippers tot stand gekomen. Maar dat was in een tijd dat er nog geen financieel-economische crisis was en er geen crisis in de scheepvaart was. Wij zitten nu anno 2013, bijna anno 2014, vandaar deze motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Daarvan ben ik mij bewust. Tegelijkertijd geldt de waarschuwing, op welk beleidsterrein dan ook, dat wij, als wij iets beloven in internationaal verband, altijd goed moeten bekijken of wij dat ook in minder goede tijden denken te kunnen halen. Wij hebben natuurlijk meer van dit soort dossiers in de Kamer. Ik ben mij daarvan bewust, vandaar dat ik hiervoor pleit. Als voorvechter probeer ik iedere keer in de CCR om de knellende bepalingen aan te pakken. Het systeem van de CCR werkt echter zo dat alle landen unaniem moeten vinden dat het moet worden aangepast. Ik kan in mijn eentje de motie dus niet eens waarmaken. Dat kan ik alleen als de CCR meewerkt. Ik moet de motie dan ook ontraden. U weet dat ik eraan werk, maar ik kan het niet alleen doen. Bovendien geldt niet voor alle landen dezelfde problematiek die wij nu ervaren. Sommige landen lopen nu eenmaal harder dan andere. Ik probeer mijn collega's die misschien wat minder oog hebben voor deze problematiek zover te krijgen dat zij ons op dit vlak willen steunen. Ik kan de motie niet uitvoeren, dus vraag ik om haar aan te houden tot het CCR-besluit in juni 2014. Dat geldt althans voor de meest knellende overgangsbepalingen. Anders moet ik haar gewoon ontraden.

De heer **Graus** (PVV):

Ik kan de motie niet aanhouden tot juni 2014, dus breng ik haar gewoon in stemming. Wij zullen zien in hoeverre de Kamer de binnenvaartschippers wil helpen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan moet ik de motie ontraden.

Ten aanzien van de motie op stuk nr. 9 van de heer Graus en de heer Bashir geldt hetzelfde. Hierin wordt gevraagd om het reglement van eisen niet te laten gelden voor de bestaande schepen, behalve als er sprake is van om- en verbouw van een schip. In het verleden is besloten dat dit ook zou gelden voor bestaande schepen. Ik probeer hiervoor ruimte te vinden in de CCR. Hierover ben ik in onderhandeling. Ik kan de motie niet waarmaken, dus moet ik haar ontraden. Ik heb begrepen dat de indieners hun motie niet kunnen aanhouden, dus hoef ik ook niet te vragen of ze haar kunnen aanhouden.

Ik kom op de motie op stuk nr. 10 over het terugbrengen van de lichtdoorlatendheid van kajuitruitruiten van 70% naar 60%. Wij spreken hier in de Kamer over belangwekkende onderwerpen. Ik voer op dit moment gesprekken met de CCR over de vraag of we dat kunnen aanpassen. In het voorjaar van 2014 vindt er besluitvorming plaats over de overgangsbepalingen. Het is hetzelfde verhaal als zonet: ik kan niet in mijn eentje besluiten om dat anders te doen. De heer Graus weet dat ik ervoor pleit. Daarom ontraad ik deze motie.

De heer **Graus** (PVV):

Ook deze motie zal ik gewoon in stemming brengen. Ik meende dat de minister zei dat het belangrijke onderwerpen zijn waarover we praten. Ik weet niet of de minister zich ervan bewust is wat dit voor investering is voor een kleine schippersfamilie. Het is een ontzettend grote investering. 80% van de binnenvaartschepen voldoet al aan de 70% lichtdoorlatendheid. Er wordt net gedaan alsof het allemaal peulenschilletjes zijn, maar voor een schippersfamilie zijn het dat niet ten tijde van crisis.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Wij verschillen er absoluut niet van mening over hoe zwaar deze eisen zijn, en zeker in dit soort tijden. Ik heb niet de impressie dat de Commissie het idee heeft dat ik er inhoudelijk anders in zit. De heer Graus vraagt mij echter in drie moties achter elkaar om in mijn eentje een besluit te nemen, terwijl de besluitvorming hierover plaatsvindt in CCR-verband. Daarin zitten vijf landen, die unaniem akkoord moeten gaan. De heer Graus kan mij vragen om mijn stinkende best te doen, maar niet om in mijn eentje de regels aan te passen. Nu weet ik wel dat de PVV-fractie sowieso graag in haar eentje zou willen doorregeren zonder Europa erbij, maar we hebben nu eenmaal dit overleg gecreëerd. Dit overleg heeft ons in voorgaande jaren ook heel veel gebracht. Aan sommige besluiten van de CCR zitten nadelen, maar die probeer ik zo veel mogelijk te mitigeren.

De heer **Graus** (PVV):

Allereerst een opmerking voor de Handelingen. 80% van de binnenvaartschepen voldoet al aan de 60% lichtdoorlatendheid. Ik heb het net goed gezegd toen ik de motie voorlas, maar ik vergiste mij zo-even door 70% te noemen. Ook wil ik nog iets zeggen over de opmerking van de minister. De PVV wil juist heel graag handelen en samenwerken binnen en met Europa, maar wil niet dat we een provincie worden van de Europese Uniemoloch. Dat is een wezenlijk verschil. Het is echt niet zo dat wij zonder Europa willen. Wel willen we zonder de Europese Unie. Het kan. We zien dat China een van de beste verdragen met Zwitserland heeft afgesloten en zich ook niets van de Europese Uniemoloch aantrekt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De heer Graus verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 11 om in verzet te komen tegen alle door de EU en de CCR opgelegde eisen die een ongelijk speelveld vormen dan wel leiden tot valse concurrentie voor de Nederlandse vloot, het loodswezen en de verladers. Ik ontraad deze motie. De CCR besluit unaniem. Ik waak voor een level playing field in CCR-verband en in EU-verband. Tijdens ieder algemeen overleg over de Transportraad kan de Kamer mij erover aan de tand voelen dat ik tot het uiterste ga om dat te bevechten. Ik ben echter van andere lidstaten afhankelijk voor aanpassing. Ik kan mij wel inspannen, maar ik kan mij niet alleen verzetten tegen de regels zoals we die gezamenlijk in het verleden hebben afgesproken.

De **voorzitter**:

Helemaal ten slotte, mijnheer Graus.

De heer **Graus** (PVV):

Dit is mijn laatste motie, als ik mij niet vergis. De minister zegt dat zij het niet kan. Alles kan. We kunnen op de maan landen, we klonen schapen, we kunnen alles. De minister wil het niet. Dat moet ook duidelijk worden gesteld. Zij zegt dat het niet kan, maar dat is onzin. Alles kan.

De **voorzitter**:

Waarvan akte.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Alles kan, maar je moet altijd kijken binnen welk kader je opereert en welke afspraken je maakt. Ik weet dat een van de andere leden van de CCR een belasting voor de scheepvaart op de Rijn bepleit, een soort kilometerprijs, maar dan over water. Daar zijn wij ernstig tegen. Als we allemaal individueel zouden gaan inbrengen en beslissen wat we daaraan doen, hebben we gewoon een groot probleem. Soms hebben we baat bij de regels die de CCR stelt en kunnen we ons daar ook aan vasthouden. Zo doen we dat bijvoorbeeld bij de tolheffing op de Rijn. Soms zijn er zaken waarmee we minder blij zijn, waarmee we in het verleden overigens ook ingestemd hebben. Daarvoor probeer ik nu juist ruimte te creëren in goed overleg met de collega's

Persverklaring

Onderzoek wijst uit: CCR regelgeving oudere autokraan (voor 1995) betekent autokraan verwijderen of heel veel investeren.

In het kader van het feit dat een brancheorganisatie (niet alleen) de leden op de hoogte hoort te stellen van relevante ontwikkelingen in de binnenvaart voelt de ASV zich genoodzaakt deze persverklaring uit te doen gaan.

Impactanalyse autokranen

De CCR regelgeving betreffende autokranen die in 2015 van kracht wordt is 1 van de 140 nieuwbouweisen waaraan bestaande schepen aangepast dienen te worden. Aan de hand van de uitwerking van deze nieuwbouweis wordt pijnlijk duidelijk hoe moeilijk, wellicht onmogelijk het is om aan de ROSR regelgeving van de CCR te voldoen.

De gevolgen van de eisen aan (auto)kranen (ROSR 11.12) die onlangs besproken zijn op het ministerie van I&M (Infrastructuur en Milieu) zullen zijn dat in elke kraan gebouwd vóór 1995 duizenden tot tienduizenden euro's geïnvesteerd moet worden om te kunnen voldoen aan de eisen bij scheepskeuring vanaf 1 januari 2015. Hierbij moet de kraan eventueel ook nog verplaatst worden, met alle gevolgen van dien.

De keuzes die de scheepseigenaar rest zijn;

- (tien)duizenden euro's investeren,
- een nieuwe autokraan plaatsen (min. € 25.000,-) of
- zonder autokraan verder gaan.

Daarbij is bovendien geconcludeerd dat de eisen nauwelijks bijdragen aan meer veiligheid.

Gaat de schipper binnenkort weer met auto-rijplanken aan de gang? Is dat veiliger?

Bovenstaande is slechts één voorbeeld. De tranche waarvan de overgangstermijn eind 2014 afloopt kent nog een 25-tal eisen. Bovendien moeten schepen met een certificaat van voor 2010 en de schippers die gebruik hebben gemaakt van de crisishardheidsclausule, bij verlenging ook nog voldoen aan de ruim 45 eisen die in 2010 van kracht zijn geworden.

U heeft inmiddels uit een persbericht van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart kunnen vernemen dat de CCR overweegt om enkele overgangstermijnen van de technische eisen aan bestaande binnenschepen te verlengen. De uitwerking van de consequenties van (slechts) één van de eisen maakt echter duidelijk dat deze handreiking van de CCR bij lange na niet voldoende is om de bestaande binnenvaart een kans op overleven te geven.

Natuurlijk is het een positieve ontwikkeling dat de CCR zich eindelijk gedwongen voelt te bewegen. Maar de werkelijke ommekeer zal nog moeten komen, zonet in de CCR dan wel door de Nederlandse overheid in de vorm van het trekken van een eigen plan die de diversiteit van haar vloot beschermt. We zien inmiddels een eerste stap daartoe met het aannemen van de motie van de heer Graus (PVV) waarbij de kamer de regering verzoekt bij de CCR aan te dringen om de (nieuw) bouweisen die is in te voeren voor de Binnenvaartvloot, niet te laten gelden voor schepen kleiner dan 86 meter.

Het is een eerste stap, echter, mocht deze motie uitgevoerd worden met resultaat dan helpt dat onze collega's van grotere schepen helemaal niet.

Stapeling is het probleem.

Dat Nederland haar eigen beleid moet voeren is noodzakelijk omdat er bij de CCR nog steeds geen oog is voor het feit dat de stapeling van de eisen de kern van het probleem vormt, zoals al is signaleerd maar helaas is genegeerd door de CCR en het ministerie.

Bovengenoemd onderzoek wijst uit dat de uitwerking van één enkele eis bovendien al voldoende is om aan te tonen dat deze regels van tafel moeten.

Het mag duidelijk zijn dat de ASV het afzwakken van knelpunten (zoals de autokranen) niet als een generieke oplossing ziet. Hoewel het erop lijkt dat het ministerie en andere Nederlandse brancheorganisaties trots zijn op het behaalde resultaat. Mocht afzwakking bewerkstelligd worden (dat is nog maar de vraag gezien de starre houding van andere CCR lidstaten) dan moeten wij er op wijzen

dat dit de sector nauwelijks zal helpen. Dit wordt overigens ook niet tegengesproken. Het argument "meer is niet haalbaar" is bij lange na niet goed genoeg. Het helpt de individuele schipper niets.

De ASV, maar dus ook de particuliere schipper, moet de dagelijkse realiteit onderkennen: Afzwakking van een aantal knelpunten biedt de scheepseigenaar te weinig verlichting voor de overvloed aan technische eisen die over de bestaande schepen wordt uitgestort. Dit overwegende kan de ASV niet anders dan vast blijven houden aan de constatering en verzoeken verwoord in de petitie "STOP de overgangsbepalingen van de Centrale Rijnvaartcommissie". Via deze weg wil de ASV de bijna 1.000 ondertekenaars van de petitie bedanken voor de steun tot nu toe. Maar het is nog niet genoeg.

We hebben met de petitie en de daar uit voortkomende hoorzitting, bij de vaste Kamercommissie van het Ministerie Infrastructuur en Milieu, bereikt dat er nu sprake is van grote meerderheidssteun in de Tweede Kamer om deze regelgeving een halt toe te roepen. De ASV hoopt dat ook parlementen in de andere CCR landen hier oog voor krijgen. Mochten die echter halsstarrig vasthouden aan hun onbuigzame houding dan dient Nederland haar eigen plan te trekken, dat kan want alle andere landen om ons heen doen dat ook.

In het kader van harmonisatie van de technische voorschriften tussen de Europese Commissie en de CCR en de duurzaamheid van de binnenvaartvloot, heeft de voorzitter van de ASV tijdens het congres "Vision 2018" in Straatsburg de petitie overhandigd aan de heer Theologitis van de Europese Commissie (DG-MOVE) en de Secretaris-Generaal van de CCR Hans van der Werf.

Hierbij werd opgemerkt dat de CCR besloten heeft dat de binnenvaartsector "te duurzaam" is en men bewust de regelgeving aangepast heeft zodat dit zou leiden tot sloop van een groot deel van de bestaande binnenvaartvloot.(!)

Conclusie: De ASV zal de beleidslijn doorzetten passend bij haar doelstellingen: Een evenredige verdeling van lasten en lusten, onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en functioneel hanteerbare reglementeringen. Wij vragen nogmaals aan alle partijen, bonden en het ministerie ons te volgen in dit beleid.

Het bestuur en de denktank van de ASV

Melding incident Westerschelde bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Geachte leden van de Raad.

Ik ben, schipper/eigenaar van het m/s, groot, 39 m lang, 372 ton groot.

Ik was op 12-11-2013 om ca. 17.30 uur onderweg op de Westerschelde van Hansweert naar Terneuzen.

Via de Verkeerspost Terneuzen hoorde ik, dat er melding werd gemaakt, dat er bij de afgemeerde schepen in de Oostbuitenhaven van Terneuzen trossen braken door de passage van het zeeschip

Ik zou dit zeeschip ca. 10 min later tegenkomen en was dus voorbereid op wat ik kon verwachten.

De loods van het betreffende zeeschip had aan post Terneuzen gemeld, dat zijn schip geen hoge snelheid had (17 knopen) en dat hij snelheid geminderd had.

Dit wetende, ben ik afgestopt en heb op het moment, dat de boegwolf eraan kwam mijn schip met de kop op de golven gestuurd. De diepgang van mijn schip was dusdanig, dat ik op de luiken een vrijboord had van 130 cm. Ondanks dat sloegen de golven nog over de luiken.

Hierna heb ik verkeerspost Terneuzen aangeroept en gezegd, dat ik een klacht in wilde dienen over de gang van zaken.

De verkeerspost vroeg mij, of ik schade had en zo niet, dan konden ze niets voor mij doen. Ik heb geantwoord, dat ik op dat moment niet kon zien of ik schade aan de lading had. Na latere controle bleek dat niet zo te zijn. De verkeerspost heeft wel melding van het voorval gemaakt in hun journaal.

Vervolgens heb ik gebeld met de KLPD, de heer Ik heb hem het voorval doorgegeven en gezegd, dat ik het niet eens ben met het antwoord van de verkeerspost, dat een klacht pas gegrond is, als er daadwerkelijk schade is.

Dhr..... was bekend met deze problematiek en gaat het voorval aan zijn dossier toevoegen. Hij vindt, dat er te weinig melding wordt gemaakt van dit soort bijna-ongevallen.

Op de Westerschelde is geen snelheidslimiet. Er is echter nog altijd het criterium van goed zeemanschap.

Ik ben van mening, dat de loods van de er rekening mee had moeten houden, dat, wanneer hij met grote snelheid bij laag water de Oostbuitenhaven passeert, er een gevaarlijke zuiging ontstaat.

Na het eerste voorval zou de loods hebben moeten inzien, dat zijn schip een dusdanige snelheid had, dat hij in het belang van de veiligheid, vaart had moeten minderen, wat niet is gebeurd en waardoor het bij ons bijna misging.

Dat een klacht pas gegrond is als er schade ontstaat, is m.i. een gevaarlijk uitgangspunt.

Het moet toch mogelijk zijn om maatregelen te treffen vóór er ongelukken gebeuren.

Ik hoop u voldoende op de hoogte te hebben gesteld over dit voorval en hoop, dat u er iets mee kunt doen.

Voor eventuele vragen kunt U mij altijd bereiken.

Met vriendelijke groeten,

Geachte heer,

Graag wil ik u bedanken voor uw email d.d. 18 november 2013, waarin u ons op de hoogte brengt van een voorval op de Westerschelde waarbij door de boegwolf van een zeeschip golven over de luiken van uw schip m/s..... zijn geslagen.

Het moet zeer vervelend voor u zijn geweest dat, ondanks uw goede handelen (afstoppen en kop in de golven sturen), de golven over uw luiken sloegen. Wij onderstrepen het belang van het melden van dergelijke incidenten en waarderen dan ook het feit dat u de betrokken instanties en ook ons van dit voorval op de hoogte heeft gebracht. De Onderzoeksraad is al langer bekend met de problematiek op de Westerschelde, waar in het verleden vaker soortgelijke voorvallen hebben plaatsgevonden. Hoewel de

Onderzoeksraad op dit moment geen onderzoek verricht naar dergelijke voorvallen, zullen wij dit voorval registreren in onze database.

Nogmaals dank ik u voor uw informatie en wens ik u een behouden vaart.

Met vriendelijke groet,

Onderzoeker Binnenvaart

Onderzoeksraad voor Veiligheid

Postbus 95404

2509 CK Den Haag

Tel. 070-3337000

www.onderzoeksraad.nl

Een veilig nieuw jaar.

Dit jaar hadden wij besloten om Oud en Nieuw eens ergens anders door te brengen. Omdat Dusseldorf in onze relatie een speciaal plekje heeft, ging de reis dus daarnaartoe. Romantisch, samen aan de Rijn op de oever van Dusseldorf, met nog x00.000 anderen was het een geweldig spektakel. Even zoveel vuurpijlen sierden de altijd mooie skyline.

Vanaf twee kanten werd de Rijn letterlijk bestookt met echt honderdduizenden pijlen en ander vuurwerk. Wat een geweldig uitzicht moeten de mensen aan boord van de tientallen partyschepen gehad hebben.

Klokslag 12 uur werd onze champagne fles ontkurkt en proostten wij, elkaar een gelukkig Nieuwjaar wensend. Uit veiligheidsoverweging hadden wij een strategische plek uitgekozen; meerdere vluchtwegen waren beschikbaar op het moment dat zich iets voor zou doen. Het vuurwerk werd vanuit de grote menigte gewoon de lucht in geschoten. Vuurwerk werd over en weer naar elkaar gegooid. Maar ons gezond verstand zou ons wel helpen.

Nog genietend op onze roze wolk keken wij gelukzalig de mooie Rijn over. Totdat.. vanuit de mist van al het vuurwerk de kop van een 110x11,40-er opdook. Het bleek een Duitse tanker. Zowel in de voormast als op de stuurhut blinkte het blauwe lampje. Zoals wij allen hebben geleerd, betekent dit dat er brandbare stoffen aan boord zijn.

Nu had de tanker ca. 1 meter uitwatering maar dat betekent toch dat er al gauw een 2000 ton van een brandbaar goedje aan boord moet zijn geweest. Vuurpijlen scheerden langs en over het schip. Ongetwijfeld heeft de bemanning de volgende dag een stuk of 50 restanten van dek geraapt. Ons realiserend hoe groot het vuurwerk echt had kunnen worden, hebben wij onze weg naar de vluchtroute ingezet.

Als de CCR het nu toch over veiligheid heeft, hebben ze hier misschien nog wat eer te behalen.... Maar gelukkig is alles goed gegaan. Ongeveer 150 meter achter de tanker voer, jawel.., de Polizeiboot. Dus waarschijnlijk was er geen sprake van een overtreding. Of zouden zij ook niet aan boord hebben durven stappen op dat moment??

Groeten,
Peter en Ilse

ASV Nieuwjaarsborrel 2014

De Nieuwjaarsborrel werd zoals andere jaren gestart met een denktank overleg op de Medio in Breda.



Aanwezig waren Paul en Maria, Peter en Ilse, Bouke, Roel, Ger, Joop, Jannes, Ben en Esther en door de iets aan de late komst van David en Sunniva werd de vergadering iets te laat geopend door dagvoorzitter Ron. Aansluitend stapten 2 VIBia dames rond 12 uur binnen om de huisvuil problematiek te bespreken. Diana Hulzebos en Silka Damen werden ontvangen met een kop koffie en een plak cake.

In de ochtend werd er dus vergaderd waarbij er door tijdsgebrek tijdens het gesprek gegeten werd en langzaam vloeide de vergadering over in gepraat onderling en ineens kwamen genodigden al binnen.

Ja, de tijd vloog en er kwamen ondanks de vele afmeldingen, toch veel mensen. De catering door Paul en Maria geregeld was perfect en velen hadden lekkere hapjes mee, en het ontbrak aan niets, hapje, drankje en gezelligheid.

En zo kwam ineens het moment dat Paul het woord nam en onze voorzitter naar voren riep en Sunniva hartelijk dankte voor haar ongelooflijke sterke inzet, kracht en strijd voor de ASV en haar beloofde met een mooi bloemetje.

De sfeer was ontspannen en vol met mooie gesprekken onderling. Na drieën gingen de eerste mensen weg en was tegen zevenen het opruimen klaar of was het allemaal een uur later? Tijd doet rare dingen als je omringd bent door fijne mensen, gesprekken, hapjes en drankjes.

Teun onze gastheer was zoals we hem kennen, zeer hartelijk, behulpzaam, bakte hapjes en zorgde voor een goede loop der dingen en natuurlijk mede voor een hele goede sfeer.

Het was wel jammer dat Sunniva haar bloemen op de valreep toch vergeten was, die stonden te wachten in een emmertje in de stuurhut, op een plek om te vergeten. Maar wij vergeten het niet ze houdt het zeker te goed!



Esther Lubbers

VBR-leden nemen CCR zwaar op de korrel

De jaarvergadering van de Vereniging der Belgische Reders van Rijn- en Binnenvaart, zaterdag 24 januari in het Schipperswelzijn in Antwerpen, werd een vermoeiende oefening voor Hans A.F. Van der Werf, secretaris-generaal van de CCR.

Van der Werf hield er een toespraak over de zwakte- en sterkte-punten van de binnenvaart en over de Visie 2018 door de CCR ontwikkeld om o.a. de duurzaamheid van de binnenvaart in de toekomst te verzekeren.

'Zijn er nog vragen?', vroeg voorzitter Jo Van Duynslaeger achteraf, waarmee hij echter een doos van pandora opentrok want in plaats van vragen kwam er vooral kritiek op de CCR die te lang zou getalmd hebben met de opstelling van de technische overgangsmaatregelen die in 2015 van kracht moeten worden. 'Door al te stringente technische eisen te stellen, die technisch en economisch niet haalbaar zijn voor oudere schepen, prijst de CCR de categorie schepen onder de duizend ton uit de markt! En op die wijze werkt u een koude sanering van de vloot in de hand', zo werd betoogd.

Overgangsmaatregelen onuitvoerbaar

Daarmee werden onder andere gedoeld op de hogere geluidseisen, de stahoogte in de woningen, de breedte van het gangboord en andere eisen die voor de categorie kleinere schepen niet uitvoerbaar zijn. Een toehoorder meende zelfs te weten dat de CCR ook de lengte van het bed van de schipper zou controleren. Er mocht toch ook al eens gelachen worden.

Er werd op gewezen dat er nu al een tekort aan kleinere schepen bestaat en dat de opgelegde aanpassingen economisch niet rendabel zijn met als gevolg dat deze categorie schepen van de markt zullen verdwijnen. Hogere veiligheids- en milieu-eisen voor schip, opvarenden en omwonenden van de waterweg, trok niemand op de vergadering in twijfel, maar de nu door de CCR voorgestelde maatregelen schieten hun doel voorbij en dragen geenszins bij tot een verbetering van de vloot! Wie sprak daar over duurzaamheid van de binnenvaart?

Van der Werf zegde toe dat de CCR tegen september nieuwe overgangsmaatregelen zou hebben uitgewerkt maar dat vonden de VBR-leden veel te laat, vermits de hogere technische eisen al in 2015 van kracht zouden worden. Hij kreeg ook de kritiek te horen dat de CCR 'veel te laat wakker was geworden'.

Bron : website *Weekblad Schuttevaer*.

Leen de Waal neemt afscheid als penningmeester van de ESO



Leen de Waal, 28 jaar penningmeester van Europese Schippers Organisatie

In 1986 is Leen de Waal lid geworden van het bestuur van de ASV.

De taak van het bestuur is, de vereniging te vertegenwoordigen in diverse commissies. Een van die commissies is de ESO. In de ESO zitten verschillende Europese schippersorganisaties die samen de problematiek die kan ontstaan in de binnenvaart proberen op te lossen, één van die organisaties was de ASV.

Om de kosten van een organisatie te kunnen betalen moeten er ook inkomsten zijn, en om dat te beheren is er een penningmeester nodig. Die penningmeester van de ESO werd Leen de Waal, Leen was ook de eerste penningmeester van de toen nog jonge ESO.

Het beheren van de penningen was niet altijd gemakkelijk, de huisvesting van de ESO is in Brussel en dat is een dure stad dus ook de locatie was niet gratis. Als je met verschillende landen werkt is er een taalverschil en dus ook hier, dat kan je oplossen met een tolk, ook weer een aantal uitgaven.

Inkomsten verkrijgen en behouden was ook niet altijd eenvoudig, er zijn organisaties uitgegaan maar ook weer bijgekomen, ook de ASV was niet altijd bereid om de volledige contributie te betalen. Dat was een besluit van het bestuur van de ASV, maar Leen moest het wel op proberen te lossen en dat is ook nog steeds gelukt.

Op 24 januari 2014 heeft Leen afscheid genomen als penningmeester van de E.S.O.
Dit is, nadat Leen dit 28 jaar met volle inzet heeft gedaan, ook wel een bedankje waard.

Namens de ASV, inmiddels geen lid meer van de ESO, hiervoor toch een bedankje Leen.

Joop Fricke

Theologitis: houd uw belofte!

“Mevrouw Fluitsma, morgen zult u blij zijn met het persbericht van de CCR”. Op 4 december 2013 spreekt Dimitrios Theologitis, Europese Commissie DG Move, deze hoopgevende woorden. De ASV heeft zojuist de petitie aangeboden waarbij zo'n 1.000 ondertekenaars de CCR oproepen hun beleid te herzien. Ook Hans van der Werf, secretaris generaal van de CCR, voorzitter van de conferentie zal “er naar kijken”, zoals hij al vaak beloofd heeft: Bij de raadgevende conferentie in 2009 en in 2010 en bij het welkomstcomité van boze schippers in Rotterdam in 2012.

Een te duurzame vloot?

De conferentie in Straatsburg heeft als leidraad de “duurzaamheid van de vloot”. De plek om de vraag te stellen: “Hoe kan het dat de CCR de duurzaamheid hoog in het vaandel zegt te hebben maar tegelijkertijd in een rapport in 2002 schrijft dat schippers hun schepen zo up- to date houden dat ze te duurzaam zijn?” Te duurzaam, begrijpt u het nog? In datzelfde rapport werd gesuggereerd regelgeving toe te passen waardoor de levensduur van die schepen aanzienlijk zou bekorten.

Het resultaat is duidelijk: onnodige investeringen die bovendien leiden tot een koude sanering van vooral oudere en kleinere schepen. Hoe is dat beleid te rijmen is met een conferentie over “de verduurzaming van de binnenvaartvloot”? Dat er geen antwoord kwam zijn we inmiddels gewend, maar dat de ASV hiermee een duidelijk punt scoorde bleek uit het applaus dat volgde.

Hoorzitting.

Enkele dagen ervoor mocht ik de vaste Kamercommissie IenM uitleggen hoe de vork in de steel zat. Daar blijkt het kwartje (eindelijk) gevallen te zijn. Zelfs zodanig dat, nadat de heer van der Werf en de ambtenaren van het Ministerie (Rijnvaartcommissaris) hun uitleg hadden gegeven zowel de SP als de PVV hebben gevraagd om het ontslag van de heer van der Werf. In de Kamer is er geen enkele partij die begrip toont voor het handelen van de CCR!

Bovendien wil, naar aanleiding van de hoorzitting, de Kamercommissie fractiegenoten uit de diverse CCR landen hierover uitnodigen. Dat is toch nogal wat!

Eindelijk lijkt er echt wat in gang gezet te zijn, een trein die niet meer is te stoppen. Daar stonden de kranten natuurlijk bol van. Of niet? Waarom eigenlijk niet?

Dode mus.

De heer Theologitis leek oprecht te zijn met zijn belofte over het persbericht. Helaas, net als de geruststelling in 2009 vanuit de CCR dat ik “in 2010 maar eens terug moest komen omdat men overtuigd was van mijn argumenten”, bleek dit een dode mus. De CCR weet niet anders te zeggen dan dat men misschien bij een beperkt aantal eisen tot uitstel of afzwakking zou kunnen besluiten...maar nu nog even niet. Dat is helemaal niets! Dus waarom reageert het ministerie daar zo enthousiast over? En waarom zijn onze Nederlandse collega-bonden daar zo blij mee? Zullen wij het antwoord daarop ooit weten? U heeft kunnen lezen hoe Hans van der Werf door Belgische schippers getraakteerd werd op kritische vragen. Daarop was zijn reactie: “u bent zeker van de ASV, want van anderen horen we nooit iets”. Dat beschouwen wij dan maar als een compliment. Maar aan dit soort complimenten hebben wij niets.

Wat nu?

Er moet nu eindelijk eens iets gebeuren.

- Dus schippers: word lid van de ASV en laat zien dat het anders moet!
- Collega-bonden: geef toe dat het beleid van pappen en nathouden niet werkt en schaar je aan onze zijde.
- Rijnvaartcommissarissen en het Ministerie: stop met andere landen de schuld te geven maar kom op voor de Nederlandse vloot.
- Van der Werf: kom uit die ivoren toren en doe waar je voor betaald wordt: zorg voor een goede toekomst voor de binnenvaart en breek die niet langer af!
- En meneer Theologitis: maak uw belofte waar en zorg ervoor dat de CCR met een persbericht komt waardoor we eindelijk weer vertrouwen kunnen krijgen in een toekomst!

Met dank aan al die doorzetters die het niet op willen geven en de ondertekenaars van de petitie “STOP de CCR”.

ASV verslag: Op deze basis praten wij niet verder met Rijkswaterstaat

3 maal hebben de bonden in de binnenvaart gezamenlijk een brief geschreven naar de minister betreffende het huisvuilbeleid en uit de laatste brief is een gesprek voortgekomen. Bij dat gesprek waren de ondertekenaars van de brief welkom om te spreken met het ministerie van IenM en Rijkswaterstaat. Helaas waren de vrouwen van de VIBia niet welkom omdat zij geen officiële organisatie zouden zijn. Een gemiste kans volgens de ASV om deze groep die wat dit onderwerp betreft zo aan de weg getimmerd heeft te horen.

Aan het overleg ging, hoewel daar wel om was gevraagd door de ASV, geen officiële uitnodiging vooraf noch een agenda. De ASV had daarom gevraagd omdat wij een gesprek wilden waar wij het beleid van de Minister aan de orde wilden stellen, nu kwam er een gesprek met betrokkenen die geen toezeggingen kunnen doen over beleid, hooguit mee kunnen denken over de invulling van dat beleid. De suggestie dat “de organisaties met de Minister zouden praten” is volgens de ASV dan ook een onjuiste weergave van de feiten zoals wij die zien.

Het overleg van 28 januari 2014 bij RWS in Rotterdam over het vuilafvoer in de binnenvaart heeft dus ook niet veel op geleverd. De vertegenwoordiger van het ministerie maakte duidelijk dat hij niet kwam om het standpunt van de minister bij te stellen ten aanzien van het principe “het verdrag mag niet worden geschonden”.

Er kon alleen over praktische zaken gesproken worden: over hoeveel bakken er waar bij geplaatst zouden moeten worden en waar ze dan ook weer weggehaald dienen te worden, want veel meer dan het huidige aantal mogen er niet komen.

Dat wilde de ASV nu juist niet. Die kwam om het beleid aan de orde te stellen en niet om zaken uit te voeren waar o.i. RWS zelf de expertise voor in huis zou moeten hebben. De ASV wil ook niet meewerken aan een systeem waar zoveel schippers het niet mee eens zijn.

Het ministerie gaf in het gesprek toe dat het zo niet goed gaat en is bereid het aantal bakken uit te breiden maar niet tot 95 want dat is te duur, zegt men. Op vragen door de ASV gesteld over de kosten tot nu toe moest men echter het antwoord schuldig blijven, men heeft kennelijk geen idee. De ASV heeft middels foto's duidelijk gemaakt hoe ernstig het gesteld is op vele plekken rond de containers en op sluizen en aangedrongen op het terugplaatsen van open containers ten behoeve van milieu, hygiëne en volksgezondheid. De ASV heeft tijdens het gesprek de aanname weerlegd dat de binnenvaart niets zou betalen, door voorbeelden te noemen als havengelden, doorvaartgelden en gemeentelijke heffingen.

Hierbij trad er een groot verschil op tussen de BLN/ CBRB die veelal vanuit de positie van de minister begrip vroeg voor betaling en de ASV die vanuit de positie van de schipper begrip vroeg voor het feit dat de binnenvaart zich de bescherming die het CDNI akkoord biedt, niet wil laten ontnemen.

Wij als ASV hebben duidelijk aangegeven dat wij op deze basis niet verder willen gaan want dat zou betekenen dat we mee zouden doen aan de invulling van het beleid van de minister. Wij houden vast aan de uitgangspunten zoals we ze hebben gesteld in de petitie die door ruim 1.000 schippers is ondertekend.

Doordat tijdens het gesprek duidelijk werd dat BLN/CBRB wel kozen om mee te gaan in de voorstellen van de Minister, maar dan aangepast (afgezwakt) kon het niet anders dan dat hier helaas de wegen van de verschillende bonden scheidden.

De BLN en het CBRB zijn bereid verder te praten over een betaald abonnement of het mogelijk maken om het te financieren via de gasolietoeslag (waarbij in het laatste geval ook nog de relatieve “vrijwillige” deelname verloren gaat). Zij stellen voor het bedrag terug te brengen tot bijvoorbeeld 200 euro en verwachten dan dat er wel genoeg abonnementen komen om het rendabel te maken. Dat betekent echter dat de bakken op slot blijven: geen abonnement geen vuilafvoer door RWS.

De ASV betreurt het erg dat het zo is gelopen. Wij konden ons namelijk wel goed vinden in de opening van het gesprek waarbij alle bonden aandrongen op de verdragsbrede invoering (Duitsland, België,

Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) van deel C van het CDNI akkoord, hetgeen wij ook al kenbaar hadden gemaakt in een gezamenlijk schrijven aan de Minister.

De ASV kan echter dit uitgangspunt niet rijmen met het noemen van bedragen voor af te sluiten abonnementen of als extra toeslag op de gasolieprijs, die een achterban eventueel bereid zou zijn te betalen. Dat had de ASV ook in het voorgesprek tussen de bonden duidelijk gemaakt, dus dat kon geen verrassing zijn. Omdat dit alles echter uitgesproken is in het bijzijn van het ministerie en RWS kon de ASV niet anders dan afstand hiervan nemen en valt er ook niets meer te repareren. De uitspraken zijn gedaan, de stellingen ingenomen.

Helaas moeten we hiermee de conclusie trekken dat er wederom verdeeldheid heerst in binnenvaartland en degene die daar ongetwijfeld het meest last van heeft is de schipper.

We hebben ons uiterste best gedaan maar de trein dendert voort de bestuurders zitten er op.... en de schippers? Die rijden niet mee, het is of er een virus heerst op de trein "er moet en zal betaald worden" heet het virus.

Wij als ASV zijn niet opgestapt wij hebben een Petitie gehouden en doen onze beloften gestand. De opmerkingen van de ASV zijn genoteerd door het ministerie. Nu is ook het Parlement weer aan zet. Na, onder andere, een motie van de PVV en vragen van de SGP komen er alweer vragen vanuit de SP. De druk zal moeten worden opgevoerd, de Minister moet het verdrag onverkort uitvoeren daar blijft de ASV zich hard voor maken.