



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief juni 2011

Voorwoord

ESO - Opzegging ASV

Antwoord ASV op ESO

Antwerpen

Laad en Lostijden

Overzicht problematiek Noord Holland

Verslag bijeenkomst Antwerpen

Vorbereidende vergadering CCR overleg

Aanmeldingformulier

Voorwoord

Wil de binnenvaart wel samenwerken ?

Samenwerken, een woord dat je veel hoort de laatste jaren in de binnenvaart. Er zijn ook al vele pogingen gewaagd om tot samenwerking te komen de laatste paar jaar, u kent ze allemaal wel. Maar het is niet gelukt zelfs niet toen het water menig schipper tot boven de lippen was gestegen. Wil de binnenvaartondernemer, zoals de schipper zich graag noemt, dan wel samenwerken vraag je je af.

Als er weer eens vanuit het ministerie opgeroepen word tot samenwerking en daar ook weer een commissie voor in het leven word geroepen om te onderzoeken hoe de binnenvaart beter moet gaan samenwerken zijn onze collega bonden gelijk enthousiast.

Maar wil de binnenvaart wel samenwerken is dan weer mijn vraag want anders hoeven deze bonden zich ook niet zo in te spannen voor samenwerken er zijn dingen genoeg op te noemen waar we ons druk over moeten maken in de binnenvaart.

Ik denk dan vooral aan regelgeving en onderhoud van onze vaarwegen. Ook een particulier initiatief als de EUBO is niet echt van de grond gekomen.

Ger Veuger zei in onze ledenvergadering "als het crisis is dan moet je kleur bekennen en dat is niet gebeurd". Met andere woorden in 2009 had de binnenvaart met de vuist op tafel moeten slaan en zeggen zo kan het niet, zo kan je geen binnenvaart bedrijven.

Transport in een liberale markt werkt niet en gaat ook niet werken dat hebben we in 2009 wel kunnen zien. Nu het al een hele tijd laag water is blijkt dat er toch niet teveel schepen zijn maar met normaal water wel en zullen de vrachtprijzen waarschijnlijk weer zakken naar een bedenkelijk niveau. Met samenwerken moet dit probleem opgelost worden zegt men dan, maar dat is ook nog nooit gelukt.

Weer mijn vraag, wil de binnenvaart wel samenwerken. Als je gaat samenwerken dan moet je dat met een hele grote groep doen en niet met allemaal kleine samenwerkingsverbandjes die elkaar onderling beconcurreren, dat werkt alleen maar prijsverlagend. Misschien is dat wel de rede dat de binnenvaart niet wil samenwerken.

Een buurman zei mij laats op de marifoon dat samenwerken alleen gaat werken als de overheid het ons gaat opleggen.

Misschien is er toch nog hoop, de ASV heeft met de voorzitter van de transitiecommissie gesproken en daar kwam naar voren dat de voorzitter de schipper meer wil betrekken in het overleg. Hij wil de stem horen van de schipper en niet die van een vertegenwoordiger.

Dat is wat de ASV graag hoort, de schipper aan het woord. Ofwel de binnenvaartondernemer moet laten horen wat hij wil en niet denken, naar ons word toch niet geluisterd.

Als er naar ons word geluisterd gaat het misschien toch nog wat worden met dat samenwerken.

Behouden vaart, Roel Boermann

Antwoord ESO - opzegging ASV

Brussel, 29 april 2011.

Geacht bestuur,

De ESO-Raad heeft uw brief waarin u het lidmaatschap van de ESO opzegt tijdens de Raadsvergadering van 12 maart 2011 uitvoerig besproken. Zoals u weet is het aan de Raad om hierover een besluit te nemen in de plenaire vergadering.

In de eerste plaats betreurt de Raad het dat u meent uw lidmaatschap te moeten beëindigen, omdat u zich niet kunt vinden in een meerderheidsbesluit. De Raad kan echter uw zienswijze niet volgen, waarom u vindt dat de ASV dan ook met onmiddellijke ingang de vereniging kan verlaten.

Er is ruim een jaar vergaderd over een andere structuur, waarin de werkzaamheden van Raad, bestuur en secretariaat zouden worden ingepast. De basis voor die structuur was het Huishoudelijk Reglement dat door een Raadsbesluit al in 1992 werd opgesteld en goedgekeurd. Uiteindelijk is daarover consensus bereikt. Het is een feit dat de ASV steeds bezwaren bleef houden, ondanks dat zich een meerderheid vormde voor een andere werkwijze. In de Raadsvergadering van 27 november 2011 hebben BvE, VBR en CNBA de ASV nog op onderdelen gesteund, waarop het vergadervoorstel is geamendeerd. Tevens is toen besloten om eind 2011 de werkwijze te evalueren. Daarna is bij stemming met meerderheid besloten voor de nieuwe werkwijze. Een meerderheidsbesluit houdt in dat alle aangesloten leden zich aan het genomen besluit conformeren.

De Raadsleden waren daarom uitermate verbaasd dat de ASV-afgevaardigden in de januarivergadering het genomen besluit opnieuw aan de orde wilden stellen en daartoe om een agendawijziging verzochten. Het verzoek werd gehonoreerd, maar de Raad ging niet mee in het voorstel van de ASV om het genomen besluit terug te draaien. De daarop ingediende motie van de ASV is door de Raad unaniem verworpen.

Als de ASV, zoals gesteld, al ruim tevoren zag aankomen dat zich een meerderheid voor de nieuwe structuur aftekende, dan had op dat moment de conclusie moeten worden getrokken het lidmaatschap formeel op te zeggen. Drie maanden voor het eind van het kalenderjaar, zoals u terecht opmerkt. Door te wachten op het in stemming brengen van de voorstellen wordt een meerderheidsbesluit bindend voor alle dan aangesloten leden.

De Raad wijst daarom het beroep op overmacht af en daarmee de beëindiging van het lidmaatschap per 1 januari 2011.

Wat betreft de invulling van de ondervoorzittervacature voor Nederland merkt de Raad het volgende op.

Die positie was op 21 januari nog niet ingevuld. Die positie werd pas vacant op het moment dat de Raad zou besluiten dhr. Van der Velde te benoemen tot secretaris-generaal, waarna hij de functie van ondervoorzitter - NL zou neerleggen. Er had zich bovendien nog geen kandidaat gemeld. Doordat de ASV had verzocht om de agenda volgorde te wijzigen, was juist de bespreking van de functieverdeling naar een later tijdstip verplaatst.

Het bevreemdt de Raad overigens dat de ASV-afgevaardigden de positie van ondervoorzitter Nederland niet hebben opgeëist, zoals uw leden hen in de septembervergadering blijkens het verslag in het laatste ASV-periodiek hadden verzocht.

Door uw handelwijze voelt de Raad zich voor een dilemma geplaatst. Hij moet zich formeel opstellen, juist vanwege de democratische principes die u noemt en wat door de leden uitdrukkelijk naar voren is gebracht. Er bestaat echter ook begrip voor uw zeer principiële worsteling, al deelt de Raad uw argumenten in deze niet.

De Raad heeft daarom besloten om - in afwijking van de geldende opzegtermijn - uw opzegging formeel te accepteren per eerste dag van het kwartaal volgend op de inkomst van uw aangetekende opzegging op 3 februari 2011, hetgeen wil zeggen, met ingang van 1 april 2011.

Wij verwachten u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

Rest ons u te danken voor de jarenlange samenwerking, waaraan de ASV zeer zeker een constructieve bijdrage heeft geleverd.

Het spijt ons dat dit antwoord wat langer op zich heeft laten wachten, maar vanwege de zorgvuldigheid heeft de Raad verzocht deze brief eerst in concept ter goedkeuring voor te leggen aan de ondervoorzitters.

Hoogachtend,

namens de Algemene Raad van de Europese Schippersorganisatie

Jan Veldman, voorzitter

Antwoord ASV-ESO

Aan: de Europese Schippers Organisatie
p.a St Anna office & business centre
Sint Annadreef 65 B,
B-1020 Brussel

Rotterdam, 2 juni 2011

Betreft: beëindiging lidmaatschap van de ESO per 1 januari 2011
Geachte leden van de ESO-Raad,

Als antwoord op ons schrijven dd 26 januari 2010 waarbij de ASV per onmiddellijk het lidmaatschap van de ESO opzegt hebben wij een brief van u mogen ontvangen.

U geeft zelf al aan dat het antwoord rijkelijk laat is, veroorzaakt door de werking van de nieuwe organisatiestructuur.

Daarmee aantonende hoe vertragend deze nieuwe structuur is als er maanden nodig zijn om een antwoord te formuleren op onze brief.

Inhoudelijk wordt op de argumentatie van de ASV ingegaan om het lidmaatschap op te zeggen. Helaas lijkt het erop dat noch de brief ter opzegging noch de toespraak van de ASV gehouden in december tijdens de ESO-raad zorgvuldig is meegenomen, omdat u zich nog steeds vragen stelt die daarin toch duidelijk beantwoord worden.

Wij raden u aan beide stukken nog eens te lezen zodat u kunt zien dat wij wel degelijk een grond hebben het lidmaatschap per 1 januari te beëindigen.

Ook wordt er gerefereerd aan het feit dat men in december de ASV niet steunde. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat een wezenlijk deel van degenen die tot dan toe deel uitmaakten van de ESO vergadering op dat moment niet aanwezig waren. Zowel de BDS als het CNBA, bijvoorbeeld werden vertegenwoordigd door personen die hier geen positie in konden en wilden nemen.

In ons schrijven stelden wij vast dat alle partijen wisten en hebben ingecalculeerd dat de ASV niet akkoord kon en wilde gaan met de nieuwe vergaderstructuur. Daar is de ASV altijd helder over geweest. Dat de voorzitter van de ESO nu refereert aan een eventueel voorzitterschap van de Nederlandse delegatie doet daar niets aan af, aangezien de ASV al maanden eerder had gevraagd om daarover eens bij elkaar te zitten als Nederlandse bonden. Dat is niet gebeurd, dus is er ook niets besloten cq toegezegd en kan daarom ook niet meegenomen worden als argument om lid te blijven.

Belangrijker is dat er wederom gesuggereerd wordt dat wij hadden kunnen weten dat dit de uitkomst zou worden en we dan maar eerder op hadden moeten zeggen. Maar als u goed gelezen had was dat zeker niet aan de orde. Namelijk, "gezien de notulen konden naast de ASV het CNBA, de BvE noch het VBR akkoord gaan met het voorstel van het dagelijks bestuur om niet langer alle ESO vergaderingen plenair te houden. Slechts ONS en CBOB zagen heil in dit voorstel. Hoe kan men dit een democratisch besluit noemen?" schreven wij.

Dat het voor de voorzitter kennelijk al die tijd al duidelijk was dat dit de einduitkomst zou worden maakt de zaak nog bedenkelijker.

In de brief weerlegt de voorzitter onze stelling op geen enkele wijze dat ons lidmaatschap per direct eindigt omdat, zoals wij schreven:

De werking van de ESO wijzigt wat betreft overlegstructuur en besluitvorming, dus de rol daarbinnen van de diverse leden ook.

De ASV al lang voor het termijn van die 3 maanden heel duidelijk heeft aangegeven dat de ASV in dit geval de ESO zal verlaten. Ter illustratie voegden wij de notulen van de ESO vergadering aan van oktober 2010 toe.

Bovendien wijs ik u er op dat de ASV keer op keer heeft aangetoond dat de ESO zich niet aan de eigen statuten wenst te houden. Dan is het wat bevreemdend dat men nu opeens wel formeel naar de statuten verwijst.

De ASV constateert, dat in formele zaken de ESO-raad zich wel geroepen voelt, om de principes van democratische besluitvorming te volgen, welke principes, indien ze zouden zijn toegepast in de beleidsvorming, uitreden van de ASV had kunnen voorkomen.

U vindt misschien dat u ons tegemoet komt door slechts het eerste kwartaal in rekening te brengen, wij staan echter op het standpunt dat wij niet betalen aan een organisatie waar wij geen deel van uitmaken, en die ons, naar onze overtuiging, willens en wetens buiten de deur heeft gezet door onze inbreng binnen de ESO onmogelijk te maken.

Wij houden dus nog steeds het dagelijks bestuur ervoor verantwoordelijk dat onze wegen zich vanaf dit moment gaan scheiden

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

Namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma
(vice-voorzitter ASV).

Havenbedrijf Antwerpen

Hieronder vindt u de brief namens de ASV geschreven aan het havenbedrijf Antwerpen.

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Entrepotkaai 1
B-2000 Antwerpen

Rotterdam, 26-05-2011

betreft: tekort aan ligplaatsen in de haven van Antwerpen
betreft: voorkeursbehandeling voor schepen uitgerust met AIS

Geachte dame, heer

Enkele leden van de ASV (Algemeene schippersvereniging), attendeerden onze vereniging op een knelpunt wat betreft het tekort aan ligplaatsen in de haven van Antwerpen, en verzochten ons, ook namens hen, actie te ondernemen.

Daarnaast is er onrust ontstaan over het feit dat de er bij het schutten bij de sluzen van Antwerpen een regeling in is gegaan waarbij schepen die voorzien zijn van AIS-uitrusting recht op voormelden hebben (2 uur van te voren).

Middels deze brief willen we niet alleen de knelpunten onder uw aandacht brengen maar ook de doelen van de ASV alsmede enkele punten uit haar visie en beleid inzake de toekomst (?) van het binnenvaartschip.

Wie is de ASV?

De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen maar allen maken regelmatig gebruik van de haven van Antwerpen. Dat kan zijn op doorvaart naar andere bestemmingen maar ook om er te laden of te lossen. Soms moeten zij er langduriger verblijven bijvoorbeeld als de betreffende klant niet in staat is tijdig te laden cq te lossen. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals themaoverleggen gericht op de binnenvaart (het vroegere deelorgaan binnenvaart) Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Naast de ASV onderschrijft ook de vereniging Toerbeurt Noord-Zuid deze problematiek en geeft daar vanuit haar doelstellingen ook uitvoering aan.

Wie is de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid?

De vereniging toerbeurt Noord-Zuid is een schippersvereniging, die contacten onderhoudt met schippers, bevrachters en directe klanten met het doel, inzicht te bieden in beschikbare lading en ledige scheepsruimte en op basis van een sociaal aanvaardbaar tarief leden maar ook niet-leden en verladere met elkaar in contact te brengen op volgorde van beschikbaarheid. Het verschaffen van inzicht in de markt voorkomt onnodige leegvaart, Veel werk van deze vereniging geschiedt door schepen die de haarvaten van de vaarwegen benutten en van groot belang zijn om de congestie op de weg door vrachtvervoer tegen te gaan.

Beide verenigingen hechten bijzonder aan een optimale vrije doorvaart voor alle schepen waarbij geen schip achtergesteld wordt ten opzichte van een ander (zoals omschreven in het verdrag van Mannheim)

Visie en beleid.

In de visie van de ASV vervult de binnenvaart een cruciale maar onderbelichte rol in de leefbaarheid. Zonder binnenvaart zou niet alleen de uitstoot van broeikasgassen, fijnstof, en NOx, een stuk hoger zijn maar zouden ook de geluidsbelasting langs de hoofdverkeersaders en de files zouden beduidend toenemen. De ASV heeft daarom beleid ontwikkeld om de binnenvaart te bevorderen. Om dat doel te bereiken zal de ASV knelpunten in het vervoeren over de vaarwegen trachten op te lossen, bevrachters/bedrijven bezoeken en hen de voordelen van vervoer over water duidelijk maken en politieke partijen benaderen.

Knelpunten

Het tekort aan ligplaatsen in de haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen is een belangrijke haven waar zeevaart en binnenvaart samen gebruik van maken, naast passagiersvaart en pleziervaart.

Door de jaren heen zijn diverse vaartuigen groter geworden maar daar heeft de haven zich niet aan aangepast. Integendeel zouden wij zeggen. Wij hebben moeten constateren dat de binnenvaart steeds ligplaatsen verliest zonder dat er andere voorzieningen worden getroffen.

Dit geldt niet alleen voor noodzakelijke wachtplaatsen alvorens men kan laden of lossen maar ook voor wachtplaatsen noodzakelijk voor het schutten. Daarnaast is er gebrek aan ligplaatsen voor een langere periode, weekend, ziekte of reparatie.

De consequentie hiervan is dat de binnenvaart gedwongen wordt ligplaats te zoeken aan kaaien waar zeevaart of andere binnenvaart zou moeten kunnen laden en/ of lossen. Dat betekent dat men op allerlei momenten weggestuurd kan worden, waarbij men bovendien de kans loopt weer in strijd te opereren met het vaartijdenbesluit.

Ondertussen is men ook afhankelijk van de goodwill van naties en bewakingsdiensten om ligplaats te mogen nemen en het terrein op en af te mogen gaan.

Wij vragen u dus met klem om er met voorrang zorg voor te dragen dat er voldoende ligplaatsen komen voor de binnenvaart. Dit geldt zowel voor wachtplaatsen als voor ligplaatsen voor een langere periode.

Het kan toch niet zo zijn dat in een haven geen plaats meer is voor (binnenvaart)schepen?

Voorkeursbehandeling voor schepen uitgerust met AIS

Hierbij protesteren wij tegen de wijze waarop schepen die in bezit zijn van AIS apparatuur bevoordeeld worden bij het op tour zetten voor een schutting van de sluisen van Antwerpen. Naar mening van de ASV zou, zolang de aanwezigheid van AIS op een schip niet verplicht is, het niet hebben van AIS ook niet gesanctioneerd dienen te worden.

De haven van Antwerpen daarentegen bestraft degenen die niet in het bezit zijn van AIS door hen op een achterstandspositie te stellen bij het gebruik maken van de sluisen van Antwerpen.

U gaat hierbij te werk in strijd met het Verdrag van Mannheim. Volgens het verdrag van Mannheim zou er bij dezelfde vervoersmodaliteiten onderling geen sprake mogen zijn van discriminatie of bevoordeling.

Bovendien willen wij u erop wijzen dat wij van onze leden hebben begrepen dat het voor schippers totaal oncontroleerbaar wordt wie zich nu wanneer rechtens aangemeld zou hebben. Dat kan tot veel onrust leiden en dat lijkt ons toch niet de bedoeling. Daarnaast kan het niet zo zijn, niet nu en niet in de toekomst, dat aan een schip op basis van automatische registratie (A.I.S.) een sluis wordt toegewezen, zonder rekening te houden met de door de schipper op basis van zijn bestemming, gekozen route of getijdegegevens gewenste voorkeur.

Wij hopen dat wij op korte termijn antwoord van u kunnen ontvangen over de wijze waarop u met onze vragen omgaat. Wij zullen de brief ook ter beschikking stellen aan de diverse Belgische zusterorganisaties en allen die het betreft.

Rest mij u vriendelijk te danken voor de aandacht die u aan deze problematiek wilt schenken, en de hoop uit te spreken dat u de zaak op een positieve wijze wilt benaderen.

Tenslotte willen wij u erop wijzen dat wij van harte bereid zijn uw vragen hieromtrent te beantwoorden.

Mocht behoefte hebben aan meer informatie of u wilt overleggen dan kunt u altijd contact op nemen met een van onze bestuursleden Via telefoon 06-53532991 of per mail twigt.franto@vaart.net

Met de meeste hoogachting en vriendelijke schippersgroet,
Mede namens Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid (0031 653 596242),

S. Fluitsma
vice-voorzitter ASV

D. Twigt
namens de voorzitter van vereniging
Toerbeurt Noord-Zuid
(J. Evens)

Toch een nieuw laad- en lostijdenbesluit?

Wij begrijpen het allemaal niet meer. Eerst zou er een nieuw laad- en lostijdenbesluit komen. Toen wij het voorstel (dat al door de sector aangenomen scheen te zijn) zagen hebben wij gereageerd.

Vervolgens kwam er veel consternatie, want het was nog niet bekend dus hoe konden wij het nu via de pers spelen? Omdat dat de enige manier was om nog te kunnen reageren stelden wij.

Vervolgens was er opeens toch geen sprake meer van het nieuwe laad- en lostijdenbesluit omdat de minister vond dat "de markt zijn werk moest doen" en er dus geen rol weggelegd zou zijn voor ministeries om randvoorwaarden vast te stellen. Dat moest de sector zelf maar doen. Vervolgens bleef het lang stil en opeens vernemen wij dat het besluit genomen is en er toch sprake is van een nieuw laad- en lostijdenbesluit. En kennelijk nog precies dezelfde als waar we het eerder over hadden, tenminste tot die conclusie kwam men bij het ministerie van IenM (infrastructuur en milieu zoals nu het voormalige verkeer en waterstaat heet) .

Hieronder vind u een brief betreffende onder andere het laad- en lostijdenbesluit, we plaatsen de hele brief omdat er ook andere relevante informatie instaat. .

Betreft Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart en quick wins binnenhavens

Geachte voorzitter,

Uw commissie voor Infrastructuur en Milieu verzocht mij de Kamer te berichten wanneer het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991 zal worden aangepast. Mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie voldoe ik hierbij aan dit verzoek. Tevens informeer ik u over de mogelijke besteding van het resterende budget voor de Quick Wins binnenhavens en over een nog openstaande motie over historische vaartuigen.

Besluit laad- en lostijden

Zoals de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens de Minister van Justitie, reeds op 14 januari 2009 antwoordde op schriftelijke Kamervragen van het lid Van der Staaij, alsmede in haar brief van 22 januari 2009 (30523, nr. 27), is in overleg met belangenorganisaties van vervoerders en verladers bezien op welke wijze het Besluit laad- en lostijden en overliggeld in de binnenvaart 1991 een adequaat vervolg kan krijgen.

Laat ik voor op stellen dat ik, na het afschaffen van het toerbeurtsysteem in 1998, het vaststellen van tarieven door de overheid in een marktsector als de binnenvaart niet meer van deze tijd vind. Afspraken over tarieven, laad- en lostijden en andere voorwaarden, zoals die in het Besluit 1991 zijn geregeld, behoren rechtstreeks tussen vervoerend en verladend bedrijfsleven gemaakt te worden. Waar mogelijk en nodig kan de sector, met uitzondering van tarieven, modelovereenkomsten opstellen, waarbij het partijen vrij staat hiervan gebruik te maken.

Desalniettemin constateer ik dat het Besluit ook na 1998 op verzoek van de binnenvaartsector is blijven bestaan. Tevens heeft de binnenvaartsector aangedrongen op modernisering van de voorwaarden en de tarieven in het Besluit. In overleg met de branche en op verzoek van uw Kamer heeft de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat daarom uw Kamer per brief van 22 januari 2009 geïnformeerd voornemens te zijn om:

- a. Te bevorderen dat het bestaande Besluit wordt ingetrokken;
- b. Bij wijze van overgangsregeling een nieuw Tijdelijk besluit voor de periode van twee jaar te introduceren;
- c. Met dit gemoderniseerde Tijdelijk besluit het bedrijfsleven de kans te geven zich goed voor te bereiden op de periode dat het besluit niet meer zal gelden.

Ik ben blij inmiddels te kunnen constateren, dat de brancheorganisaties van het varende en het verladende bedrijfsleven overeenstemming hebben bereikt over de inhoud van de voorwaarden voor laden en lossen en over de te hanteren tarieven.

Een dergelijke overeenstemming is bijzonder in de binnenvaart en belooft mijns inziens veel voor de mogelijkheden dat de binnenvaartbranche straks op eigen kracht contracten kan sluiten, die op behoorlijke wijze tegemoet komen aan zowel de belangen van de vervoerders als van de verladers. De overgangstermijn van twee jaar biedt de sector de gelegenheid zich terdege voor te bereiden op de nieuwe constellatie, en wordt door het betrokken bedrijfsleven als een redelijke termijn beschouwd. De bereikte overeenstemming tussen varende en verladende bedrijfsleven is inmiddels overgenomen in het nieuwe Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart. Dit Tijdelijk besluit zal binnen enkele weken

voor advies aan de Raad van State gestuurd worden. Inwerkingtreding zal naar verwachting per 1 juli 2011 plaats kunnen vinden, onder gelijktijdige intrekking van het bestaande Besluit uit 1991.

Quick wins binnenhavens

Tijdens het Algemeen Overleg van 17 maart 2010 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer toegezegd aan te zullen geven op welke wijze de nog resterende middelen voor cofinanciering van binnenhaven gerelateerde projecten (de subsidieregeling Tijdelijke regeling quick wins binnenvaart) zullen worden ingezet. De Tijdelijke regeling was erop gericht vanuit een 'bottom-up' benadering decentrale overheden te stimuleren om te investeren in de revitalisering van binnenhavens. De regeling bleek een groot succes. Van het totaal beschikbare budget van € 112 mln. is in de eerste twee tranches voor in totaal € 91 mln. toegezegd voor cofinanciering van projecten van decentrale overheden. Inclusief hun eigen bijdragen is daarmee al ruim € 200 mln. vrijgemaakt voor projecten.

In de evaluatie van de eerste twee tranches en in de Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens, die uw Kamer voorafgaand aan het Algemeen Overleg van 17 maart 2010 is toegezonden (32123 XII, nr. 47), is geconcludeerd dat het niet opportuun is een derde tranche met dezelfde uitgangspunten en criteria te starten. Het resterende budget zou beter de komende jaren strategisch kunnen worden ingezet voor een beperkt aantal grotere havenprojecten waar een aanvulling dan wel versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens mogelijk is. Uit een quick scan, uitgevoerd door de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB), is gebleken dat een dergelijke aanpak kan rekenen op draagvlak, en dat er een aantal projecten in voorbereiding is dat past bij deze benadering.

In het regeerakkoord heeft het kabinet aangegeven te willen investeren in de binnenvaart om wegen en milieu te ontlasten. Dit is met name urgent op de corridors die vanuit de mainport Rotterdam en de zeehaven Amsterdam richting achterland lopen. De groeiprognoses voor met name het containertransport laten de noodzaak zien van een op termijn veel grotere inzet van de binnenvaart. Het resterend budget uit het Quick Win programma wil ik daarom primair inzetten voor een versterking van het landelijk netwerk van binnenhavens en inland terminals langs achterlandverbindingen en hoofdvaarwegen. Daarbij zijn, naast enkele criteria die ook golden voor de eerste twee tranches, in ieder geval de volgende criteria van belang:

- projecten moeten binnen afzienbare tijd (vóór 2016) uitgevoerd kunnen worden;
- de investering past binnen de gebiedsagenda van de betreffende regio;
- de projecten dragen bij aan een versterking van het duurzaam en professioneel havenbeheer en aan samenwerking in regionaal verband.

In antwoord op de motie van het lid De Rouwe (32500XII, nr. 27) heb ik aangegeven bereid te zijn om bij de besteding van de resterende Quick Win middelen ook aandacht te geven aan ligplaatsvoorzieningen op basis van cofinanciering door decentrale overheden. Ik wil de komende maanden, samen met de NVB en Koninklijke Schuttevaer, een inventarisatie uitvoeren naar knelpunten in voorzieningen op ligplaatsen om aldus ook aandacht te geven aan de 'sociale infrastructuur'.

In de brief van 16 maart 2010 (32123 XII, nr. 47) is aangegeven dat een beperkt deel van de resterende Quick Win middelen zou worden aangewend voor walstroomvoorzieningen in binnenhavens. Doel is een impuls te geven aan de toepassing van walstroom bij ligplaatsen binnen de bebouwde kom, waar sprake is van problemen ten aanzien van luchtkwaliteit en/of geluid. Op dit moment is het Havenbedrijf Rotterdam in gesprek met de binnenvaartsector om een aantal (technische) problemen rond walstroom in kaart te brengen en oplossingen te bedenken. Op basis van de uitkomsten van deze exercitie wil ik vaststellen of de genoemde impuls nog steeds opportuun is.

Een nieuwe ontwikkeling betreft het varen op LNG (vloeibaar aardgas). Naar verwachting komen in 2011 de eerste binnenschepen op LNG in de vaart. Daarom wil ik een beperkt deel van de resterende Quick Win middelen in 2011 inzetten voor een éénmalige impuls op basis van cofinanciering voor de aanleg van LNG vulpunten.

In antwoord op de motie De Rouwe heb ik uw Kamer reeds laten weten dat het resterende budget voor de Quick Wins binnenhavens niet op voorhand is uitgesloten van de invulling van de subsidietaakstelling uit het regeerakkoord. Ik streef ernaar hierover bij Voorjaarsnota duidelijkheid te kunnen geven. In de komende maanden zal, naast de genoemde acties met betrekking tot ligplaatsvoorzieningen en walstroom, een nadere inventarisatie plaatsvinden van potentieel kansrijke projecten die passen bij de hierboven geschetste kaders.

Tevens zal ik bezien wat het meest geschikte juridische instrument is om de resterende middelen met zo min mogelijk administratieve lasten beschikbaar te stellen.

Historische vaartuigen voor recreatief gebruik Uw Kamer heeft bij motie van de leden De Rouwe en Roefs (30523, nr. 13) verzocht beperkingen door technische eisen voor het recreatief gebruik van historische vaartuigen, zoals skûtsjes, zo veel mogelijk te voorkomen. Op basis van bijlage 3.5 van de Binnenvaartregeling gelden reeds nu beperkte technische eisen voor skûtsjes op de binnenwateren van Friesland, Groningen en Drenthe.

Voor schepen voor recreatief gebruik (pleziervaartuigen) zijn in de bijlage van Richtlijn 2006/87 EG (technische voorschriften binnenschepen) bijzondere bepalingen opgenomen die een versoepeling vormen van de normale technische voorschriften. Hiertoe heeft Nederland inmiddels samen met Duitsland, Polen en het Verenigd Koninkrijk een voorstel ingediend. Het gaat hier om een versoepeling van de technische eisen voor historische schepen die worden gebruikt voor demonstratiedoeleinden (zoals replica's van VOC-schepen of oude stoomschepen). Naar verwachting zal dit voorstel in de loop van 2011 kunnen worden

aangenomen, waarna het op 31 december 2013 in werking kan treden. Wil men historische schepen benutten voor commerciële doeleinden, dan kan men daarvoor bij de Europese Commissie om een individuele ontheffing vragen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Nog even ter herinnering:

Dit is wat de reactie van de ASV was:

Betreft digitale ronde concept "tijdelijk concept laden en lossen binnenvaart"

Een reactie van De Algemeene Schippersvereniging (ASV)

Als eerste aandachtspunt willen wij vermelden dat wij niet bij de onderhandelingen betrokken zijn geweest. De ASV heeft dus geen vragen kunnen stellen ter verduidelijking of opmerkingen kunnen maken om eventuele correcties aan te kunnen brengen. Omdat de ASV nu op korte termijn moet reageren houden wij een slag om de arm wat betreft eventuele misverstanden. Wij hebben getracht alles zorgvuldig te lezen en te interpreteren. Van daaruit heeft de ASV vooralsnog de volgende op- en aanmerkingen.

De ASV kan zich op een aantal punten niet verenigen met het voorstel:

De overliggenden zouden aangepast moeten worden aan kostprijsniveau, het uurtarief lijkt daar niet aan te voldoen. Een onafhankelijke organisatie (NEA) zou dit moeten vaststellen. Er zou een basisregeling moeten zijn waarbij er niet onder kostprijstarieven afspraken gemaakt mogen worden.

Het voorstel is slechts voor de duur van 2 jaar daarna moet het bedrijfsleven het zelf regelen. Gezien de huidige gang van zaken kan men weten wat er dan gebeurt. Het uitonderhandelen is nauwelijks een optie. In de praktijk is het slikken of stikken, dat was zelfs in de "goede" tijd zo.

Ook lijkt het er op dat in deze regeling van de schipper geëist kan worden (artikel 7.2) een onverantwoord aantal uren achter elkaar werkzaam te zijn. Zo staat er dat de werktijd loopt van maandag 6.00 uur tot zaterdag 18.00 uur.

Dus doortellend dag en nacht: dan zijn 48 uur (lange lostijd bij een schip dat tot 400 ton vervoert) bijvoorbeeld dus gewoon twee dagen.

Je bent verplicht gedurende de gehele periode die de werktijd duurt gelegenheid te geven tot laden of lossen.

Indien er tijdens de werktijd gelost of geladen moet worden tussen 22.00 uur en de volgende dag 6.00 uur dan moet dat alleen tevoren zijn gemeld.

84 uur (de maximale lostijd voor vervoerde goederen met een gewicht van tenminste 5500 ton) is drie en een halve dag tellend vanaf respectievelijk 6-12 of 18 uur tijdens de werktijd. Hoe je in voorkomend geval 84 uur ononderbroken mag werken zonder met de Arbo-wet in aanvaring te komen is ons een raadsel.

Het lijkt de ASV daarom noodzakelijk een maximaal aantal werkzame uren vast te stellen waarna er een bepaalde rustpauze (doorbetaald) ingelast dient te worden (bijvoorbeeld maximaal 12 werkzame uren gevolgd door minimaal 8 rust uren)

Verder is het een feit, dat met het nachtelijk beschikbaar moeten zijn voor te laden/lossen de regeling een achteruitgang is.

De voorkeur van de ASV gaat uit naar 1 type laad- en lostijd en wel de korte versie. Schepen die nu bijvoorbeeld in het binnenlandsvervoer 3 losdagen hebben, hebben met de lange lostijd 3 dagen én 3 nachten lostijd, dat is niet echt een vooruitgang.

Het besluit maakt de zaken er niet eenvoudiger op terwijl dat toch het streven zou moeten zijn.

Het per uur berekenen zonder een basistarief gaat ervoor zorgdragen dat schippers een zodanig klein bedrag moeten gaan claimen dat het ontvangen van dat geld een nog groter probleem wordt dan het nu al is. Effectief gaat dat er voor zorgdragen dat veel liggelden niet betaald gaan worden.

Overigens:

In een aantal opzichten is de tekst niet geheel duidelijk. Dat zou tot misverstanden kunnen leiden.

Artikel 5.2 vraagt om een verduidelijking. Daarin staat: "onverminderd artikel 931, vijfde lid,, van boek 8 van het Burgerlijk wetboek, doen kennisgevingen de lange laad- of lostijd ingaan om 6.00 uur op de werkdag die als eerste volgt op de werkdag waarop de kennisgeving van laad- of losgereed is gedaan."

In het voorstel is niet beschreven dat de schipper gerechtigd zou zijn na een bepaalde periode (volgens het burgerlijk wetboek kan men na 6 dagen een schadevergoeding eisen) te eisen dat het schip gelost wordt. Waarna de schipper, indien dit lossen niet plaats zal vinden voor het verstrijken van dat termijn, bepaalt wat de (meer)kosten zijn. Er wordt ook niet verwezen in dit stuk naar de wet die in deze regeling voorziet. (ons inziens zou daar naar verwezen moeten worden)

Nota bene:

De uurtarieven zijn nogal verschillend en lijken onredelijk. Als 1 persoon gaat onderhandelen over de liggelden rekent men in het voorstel € 60,- per uur. Maar € 13,- per uur is tegelijkertijd kennelijk ook voldoende om over een (klein) schip met twee personen aan boord te kunnen beschikken.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma (ASV)

Overzicht problematiek Noord-Holland voor de binnenvaart

Enige tijd geleden hebben wij een overzicht gestuurd over de problematiek van het varen in Noord-Holland. Daar is een reactie van de provincie op gekomen. Op enkele fronten zien we een verbetering, helaas zien we op andere fronten juist weer een verslechtering. **De nieuwste ontwikkelingen staan schuin en vetgedrukt.**

Object/ specificatie	Omschrijving problematiek	Voorstel/ opmerking schipper	Reactie provincie
Sluis en bruggen Zaandam	Ontzettend duur, als het overal zo veel zou kosten zouden we uitgevaren zijn en ging alles via de weg (ongeveer 40,- voor een doorvaart van een spits)	Door de Zaan varen zou gratis moeten zijn (net als zo'n beetje bij de rest in Nederland).	De doorvaart van de provinciale bruggen (Julianabrug, Prins Clausbrug en Beatrix-brug Tapsloot) is gratis. Het is de gemeente Zaanstad die passage-geld vraagt voor het bevaren van de Zaan.
Sluis en bruggen Zaandam	De manier van zelf aanmelden is extreem klantvriendelijk. Heeft men je gesignaleerd, en net een ander tijdstip gemeld (scheelde bij ons enkele minuten) dan krijg je een boete aan je broek	De sluiswachter weet precies wanneer je door de sluis gaat. Laat de gemeente aan de hand daarvan gewoon een rekening sturen. .	Dit is een zaak van de gemeente Zaanstad.
Sluis en bruggen Zaandam	Vragen en opmerkingen over de rekening (zie boven) zijn problematisch. Keer op keer wordt je doorverbonden en blijft overal tijden lang in de wachtrij hangen	Op de rekening een telefoonnummer zetten waarop de betreffende afdeling te bereiken is. .	Dit is een zaak van de gemeente Zaanstad.
Spoorbrug Purmerend	Het bedienend personeel is ongeïnteresseerd en incapabel: voorbeeld: laat ons een uur liggen voor de spoorbrug terwijl we opgeroepen hebben en het enkele minuten zou duren. Vervolgens zegt men dat men ons niet heeft gezien (!!!???) en wil men zijn naam niet geven "ik heet meneer de brugwachter" zodat wij geen klacht kunnen indienen	Cursus klantvriendelijk werken. Inmiddels gaat dit op een andere wijze die geen problemen meer oplevert	Dit is een zaak van de gemeente Purmerend, die de spoorbrug voor Prorail bedient. U kunt de gemeente hier natuurlijk op aanspreken. Daarbij is het van belang om datum en tijdstip te vermelden, zodat de gemeente er iets mee kan. Aan de hand van datum en tijdstip weet de gemeente wie de brug op dat moment bediende.
Spoorbrug Purmerend	Voorbeeld 2: een collega wordt door het zijgat van de brug gestuurd (door dezelfde brugwachter) hoewel die zelf aangeeft dat dat met een geladen schip vast niet kan. Maar op aandringen van de brugwachter probeert hij het toch en komt natuurlijk vast te zitten (diepgang 1.40 meter en hij ligt zeker 1.90 meter).	Cursus....wat betekent het om met een binnenschip te varen door Noord-Holland????? Inmiddels gaat dit op een andere wijze die geen problemen meer oplevert	Antwoord zie hierboven.

Haukessluis	Veel te beperkt schutten in de zomer Vreemd maar buiten het seizoen, in de winter, is het minder problematisch voor ons dan in de zomer. In de zomer schut men slechts twee keer op een dag gedurende 1 uur, in de winter schut men op afroep (telefonisch). Wij hebben wel eens gehad dat het heel druk was, de boeren kwamen met het graan van het land. Iedereen stond in Slootdorp op ons te wachten om te laden en wij lagen van 11.30 tot 15.00 uur te wachten voor we verder konden varen	Zorg dat er naast de vaste tijden voor beroepsvaart, via telefonisch aanmelden, extra schuttingen kunnen plaatsvinden.	De provincie zal met de andere beheerders en gebruikers (o.a. Schuttevaer) overleg starten over een oplossing voor knelpunten in de regio.
algemeen	Vaarwegbeheerders stemmen niet af. Zo is het bij aanvang van het seizoen zo dat alle bruggen en sluisen ook in het weekend draaien behalve de Nieuwsluizerbrug (daarbij begint het seizoen pas per 1 juni) en de gemeenteburg van Middenmeer. Zo konden wij dus niet van Middenmeer naar Slootdorp varen (waar we na, in Middenmeer gelost te hebben weer moesten laden). En liggen wij twee dagen te wachten.	Hou dezelfde seizoenstijden aan. Zodat niet 1 brug gaat zorgen voor een stremming van de hele vaarweg.	De provincie stelt bedieningstijden vast voor een groot aantal bruggen en stemt de tijden altijd binnen de mogelijkheden zo goed mogelijk af met andere beheerders en gebruikers. Voor de beroepsvaart is dat Schuttevaer. De Nieuwsluizerbrug wordt van 16/4 tot 1/6 inderdaad niet bediend in de week-einden, de Waardbrug wel. Wij gaan na wat hiervan de achtergrond is en bekijken met andere beheerders en gebruikers wat er kan worden verbeterd. Dit punt zal worden meegenomen in het op te starten overleg.
algemeen	Pauzetijden zijn niet op elkaar afgestemd (voor ons niet controleerbaar). De brug/ sluiswachters hebben verschillende pauzes achter elkaar.	Duidelijk aangeven wanneer de pauzetijden zijn en gelijk laten lopen.	Met andere beheerders bekijken of pauzes op een route gelijk kunnen worden betrokken of helemaal kunnen worden afgeschaft. Dit punt zal worden meegenomen in het op te starten overleg. In ieder geval zal de provincie de middag-pauzes op haar bruggen en sluisen met ingang van het seizoen 2010 afschaffen.
algemeen	Niet goed opgeleid personeel , Voorbeeld: collega's van ons moeten een touw dubbel zetten volgens de sluiswachter van de westfriesse sluis.	TJA..... wat moeten we daar op zeggen. Het vaste personeel is prima, die weten waar ze het over hebben en doen echt hun best. Het	Alle bedienaren binnen de PNH worden ingewerkt en opgeleid volgens het vastgestelde bedieningsprotocol. Alle bedienaren dienen zich aan

	<p>Kennelijk is het een uitzendkracht en heeft hij die opdracht meegekregen voor jachten. Dat touw van het binnenschip is er natuurlijk veel te dik voor dus liep het klem en heeft men het moeten doorsnijden (kosten voor de schipper). Ook wilde de sluiswachter dat het schip verder vooruit ging terwijl de kop van het schip al tegen de brug zat. De sluiswachter wist kennelijk niet dat het water eerst een beetje moet zakken en dat wij dan snel de kop van het schip onder de brug moeten varen zodat we niet met de kont op de drempel komen te zitten. Dit omdat de bruggen vastgelast zitten, of men ze niet open wil doen. (risico is geheel voor ons)</p>	<p>uitzendpersoneel kan er ook niets aan doen. Dus.....werk uitzendpersoneel in en neem meer vaste mensen in dienst.</p>	<p>de gemaakte afspraken te houden. De coördinatoren binnen de Unit Brugbediening bezoeken regelmatig alle bedienaren om ervoor te zorgen dat uniform gewerkt wordt.</p> <p>Klachten over het bedieningspersoneel dienen bij de Front Office van de provincie (0800-0200 600) kenbaar te worden gemaakt.</p>
algemeen	<p>Veel te weinig personeel. Overal moeten we bellen. Gegarandeerd moet men dan nog een andere brug bedienen. De brugwachters rijden van hot naar her. Bij bijna elke brug en/ of sluis moeten we wachten. Vaak minimaal een kwartier per brug. In een extreem geval moest de sluiswachter van de Haukessluis naar Krommenie. Geen wonder dat wij lang moeten wachten. In dat geval moesten we op vrijdag voor 11 uur door de sluis zijn anders werd de eerstvolgende schutting pas op maandagochtend uitgevoerd.</p>	<p>Zorg dat er genoeg capabel personeel is.</p>	<p>U haalt aan de bediening van de Haukessluis en een object in Krommenie. Dat moet bediening door het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn geweest. Het is aan de beheerder om de bediening uit te voeren. Men moet echter wel bedienen volgens de door GS vastgestelde bedieningstijden. U kunt bij twijfel altijd de desbetreffende GS-besluiten bij de provincie opvragen (A. Severens, 023 5145301 of severensa@noord-holland.nl), zodat u zelf kunt zien waaraan beheerders moeten voldoen.</p> <p>Overigens worden alle provinciale objecten bediend door provinciale bedienaren. Wij hebben geen contract met Hollands Noorderkwartier om gezamenlijk een aantal objecten te bedienen.</p>

Westfrieschesluis	<p>U zult het al wel weten, maar voor de beroepsvaart is deze sluis compleet ongeschikt gemaakt. Nu zijn de relingen weggehaald en worden verplaatst, maar dan nog.....Wij zijn verplicht en het is ook noodzakelijk het schip vast te maken maar dat kan alleen maar aan die totaal ongeschikte mooie jachtenboldertjes. Levensgevaarlijk. Overigens was er ook een sluiswachter die vond dat we dan maar helemaal niet vast moesten maken. Zonde van het geld want er is veel geld aan uitgegeven.</p>	<p>Laat sluispersoneel het BPR er eens op nalezen dan weet men dat wij verplicht zijn vast te maken in de sluis.</p> <p>Kijk eens onder de brug die van boven er netjes uitziet maar waarvan wij de plakken roest nog op ons voordek vonden. Volkomen doorgeroest en een gevaarlijke situatie in de nabije toekomst.</p> <p>Bolders zijn nog steeds onbereikbaar</p>	<p>Er zijn aparte bolders voor de beroeps- en de recreatievaart. De bolders voor de beroepsvaart staan nog op dezelfde plaats als voorheen. Alleen zijn de hekken verplaatst zodat de bolders beter bereikbaar zijn.</p>
algemeen	<p>Desinteresse voor de beroepsvaart: voorbeeld. Vrijdags raakt de sluis kapot. Dat kan, is overmacht. Maar maandagochtend komen ze pas om het te gaan repareren. Dat zou toch ook niet zo zijn als de brug open stond en er vrachtwagens voor stonden te wachten?</p>	<p>Maak beroepsvaart prioriteit.</p> <p>Men heeft uiteindelijk de sluis op de hand gedraaid. Eerst kon het niet, maar toen er per internet een claim ingediend werd vanwege verlette tijd kon het opeens wel. Rara!!</p>	<p>U zegt niet over welke sluis dit gaat, dus kunnen wij hierop niet goed reageren. Het is van belang om bij dit soort meldingen plaats, datum en tijd te vermelden, zodat de beheerder het incident kan herkennen en u gericht antwoord kan geven.</p> <p>De provincie heeft een 24 uurscontract met de aannemer om te reageren op storingen. De aannemer moet na melding van de storing binnen één uur ter plaatse zijn om de storing te verhelpen. Wanneer onderdelen nodig zijn die in het weekend niet te krijgen zijn, moet reparatie noodgedwongen wachten tot maandag.</p>

Medemblik	<p>Hier zit men duidelijk niet te wachten op de beroepsvaart. Kom je net door de sluis heeft men geen idee dat dan de brug gedraaid moet worden en lig je dus tijden te wachten. Opeens vindt men dat we havengeld moeten betalen als we niet over kunnen steken over het IJsselmeer (omdat we anders over onze vaartijd heen komen). De havenmeester geeft toe dat er geen voorzieningen voor ons zijn. Als wij suggereren dat dit wel vreemd gedrag is voor een provincie die zegt de binnenvaart te stimuleren zegt deze havenmeester dat Medemblik er misschien wel heel anders over denkt.</p>	<p>Maak (houd) Medemblik havengeldvrij voor de eerste dag van aankomst cq weekend voor beroepsvaart en in geval van harde wind waarbij men niet over kan steken.</p>	<p>Het havengeld wordt geheven door de gemeente Medemblik. De scheepvaart in Medemblik wordt eveneens door de gemeente afgehandeld; de provincie heeft daar geen invloed op.</p>
-----------	---	--	--

Dubbelplaten. Waar, wanneer en hoe.

Naar aanleiding van het onderstaande voorstel van de Franse delegatie is er een ontmoeting geweest met de opsteller om meer duidelijkheid te krijgen en om de bezwaren van het Nederlandse bedrijfsleven nog eens uiteen te zetten.

Aan het gesprek (In Antwerpen) namen deel : Dhr Broere (Franse delegatie), Korvink (IVW), Bouke Veltman (Schippers vereniging ASV en FONV), Jan Kruisinga (Kantoor Binnenvaart), Henk Arntz (NBKB) en Paul van Ommen (BBZ).

De passages die aanleiding waren voor discussie zijn heronder van commentaar voorzien.

Vooaraafgaande daaraan eerst een paar inleidende opmerkingen.

Hoe en wanneer dubbelplaten mogen worden aangepast staat tot nu toe omschreven in de nationale Beleidsregel Dubbelplaten. De beleidsregel fungeert als een dwingende instructie en hangt als het ware onder de Binnenschepenwet. De Binnenschepenwet gebruikt alleen hele algemene termen en eist dat reparaties aan schepen 'deugdelijk' worden uitgevoerd. De chartervaart heeft daar al sinds jaar en dag mee te maken en dat werkt prima.

De chartervaart/grote pleziervaartuigen krijgen nu naast de binnenvaart vrachtautvaart ook te maken met de Europese Richtlijn 2006/87 (RL) voor de binnenvaart. In de RL staat een zelfde algemene formulering als in de Binnenschepenwet en er wordt voor een vergelijkbare benadering gekozen om duidelijker te omschrijven hoe er met het dubbelen van schepen omgegaan moet worden.

Die behoefte leefde niet zozeer in Nederland als wel in de ons omringende landen.

Het eerste voorstel kwam van Frankrijk en hield een vrijwel algeheel verbod op het plaatsen van dubbelplaten in. Ook oude platen zouden verwijderd moeten worden. Het bedrijfsleven heeft zich daar tegen verzet en de oppositie gemobiliseerd. Nederland probeerde daarop (tevergeefs) haar Nationale Beleidsregel overgenomen te krijgen.

Na circa drie jaar discussieren in Brussel ligt er nu een voorstel (zie dus hieronder) dat in de essentie overeenkomt met de nationale beleidsregel, zo denken wij. Dat wil zeggen dat dubbelen toegestaan is in dezelfde zones en volgens dezelfde regels van de kunst. Een belangrijk verschil is dat de minimum dikte van de onderliggende plaat niet meer 85% is van de voorgeschreven (berekende) plaatdikte maar 100%. M.a.w. stel de afkeurmaat is 4,5mm, bij je laatste keuring zit je op 4,6mm dan mag je nog dubbelen op de toegestane zones. Als echter blijkt dat bij de volgende keuring de dikte nog maar 4,4mm is dan mag je niet meer dubbelen, maar moet je vernieuwen.

Voor een waarde onder de 100% norm lijkt geen steun te zijn in Brussel.

Om de overgang van de oude naar de nieuwe norm mogelijk te maken zullen de Franse en Nederlandse delegatie een overgangsregeling voorstellen die er op neer komt dat pas bij de eerste certificaatverlenging de nieuwe norm van kracht wordt. Zoals ik het begrepen heb betekent dit : stel je certificaat is nu geldig tot 2015, dan wordt bij die keuring uitgelegd/geadviseerd wat te doen en zou je pas in 2020/2022 vallen onder de nieuwe eisen. Voor de grote pleziervaart die officieel pas 01-01-2018 certificaat plichtig is (althans in Nederland) zou je in theorie als je in december 2017 je certificaat krijgt, je pas in 2031 onder de nieuwe beleidsregel vallen of zoveel eerder als je, je certificaat aanvraagt.

Uiteraard is het nog maar de vraag hoe het definitieve voorstel er uit komt te zien en hoe de andere lidstaten in de JWG het zien.

Verslag voorbereidende vergadering voor de CCR

Op 12 mei werd de ontwerpagenda van de plenaire vergadering dd 27 mei te Brussel van de CCR besproken.

Aanwezig namens de ASV waren Ger Veuger en Sunniva Fluitsma.
Notulen: Sunniva Fluitsma

Wij hadden slechts de agenda van de zitting waarbij het vaak onduidelijk was waar het inhoudelijk over zou gaan. Dat maakte het wel heel moeilijk om ons goed voor te bereiden. Maar zoals Ger zei: het zit allemaal in ons hoofd. Dus vol goede moed togen wij naar Den Haag

1. Opening van de zitting – Goedkeuring van de agenda

Samenstelling van de Centrale Commissie

De CCR maakt een overzicht van de namen en eventueel bijbehorende functies inclusief (beloning)schalen bekend. Er is ook een organigram gemaakt. Hier worden inhoudelijk geen vragen over gesteld noch opmerkingen over gemaakt.

2. ALGEMENE EN JURIDISCHE ZAKEN

2.1 Internationale samenwerking van de CCR (Europese Unie, internationale organisaties, niet-lidstaten)

Dit betreft niet de samenwerking tussen de CCR en EBU en ESO bijvoorbeeld maar slechts de samenwerking zoals hierboven beschreven. Aan de orde komt, in dit overleg, de (machts)verhoudingen tussen CCR en "Europa". Het lijkt erop alsof Europa steeds meer dingen naar zich toe gaat trekken. De besluitvorming verschuift steeds meer richting Europa waarbij de CCR moet samenwerken.

Het witboek vervoer komt aan de orde waarbij onze vraag was in hoeverre de CCR mag werken in strijd met het witboek, waarbij Europa de doelstellingen voor de komende jaren vastlegt. Als voorbeeld gebruikten wij dat in het witboek staat dat men wil streven naar het laten gaan van meer vervoer van de weg naar het water. De regelgeving van de CCR echter draagt er zorg voor dat scheepstypen gaan verdwijnen waarmee er eerder een tegenovergesteld gedrag plaats gaat vinden...van het water naar de weg.

Ons werd duidelijk gemaakt dat een witboek eigenlijk op zich niet meer waarde heeft dan het vastleggen van algemene doelstellingen. Na het witboek hoort er een groenboek te komen waarbij de doelstellingen in regelgeving wordt neergezet. Die regels en wetten worden leidend. Wij merkten op dat bij vervoer men niet verder is gekomen dan een witboek dus dat dat mooie woorden zijn maar dat je er eigenlijk weinig mee kan.

Verder wordt er gesproken over Naiades waarbij opgemerkt wordt dat ook hierbij woorden en intenties mooi zijn maar dat er geld aan gehangen moet worden wil het effect sorteren.

2.2 Betrekkingen CCR-CDNI

Dit onderwerp betreft de eco-rekeningen en dergelijke. Vanuit de aanwezigen zijn hier geen vragen/opmerkingen over.

De mededeling komen op de CCR vergadering van het secretariaat, wij wachten af

2.3 Ratificaties van verdragen en aanvullende protocollen met betrekking tot de CCR

Het enige dat hier aan bod komt is het feit dat de maximale boetes van 2.500,- naar 25.000,- zullen gaan en dat nog 1 land daarvoor moet tekenen. Wat en hoe precies? De mededeling komen op de CCR vergadering van het secretariaat, wij wachten af

3. ECONOMISCHE ASPECTEN

3.1 Economische situatie in de Rijnvaart

Economische ontwikkeling in 2010 en begin 2011

Verslag van de voorzitter van het Economisch Comité (Dhr. Kaune, Duitse delegatie)
(Het verslag zal tijdens de zitting worden voorgedragen, na herziening door het Economisch Comité).

Hierbij wordt opgemerkt dat we zelf wel het beste zullen weten hoe het er met de economische situatie voorstaat. Wij zeggen dat de rol van de CCR te beperkt is in de marktobservaties. Dat geeft geen markttransparantie, waar wij wel op zitten te wachten. Bovendien beslaat het slechts een deel van de markt. Wij missen de ontwikkelingen op het gebied van veevoedervervoer en granen. Volgens anderen (de heer Kester) is dit wel goed in beeld gebracht maar gaat het alleen om de prognoses die slecht te maken zouden zijn.

Tijdens de CCR vergadering schijnt er een besluit genomen te worden, maar waarover?

4. SCHIPPERSPATENTEN EN BEMANNING

Mondeling verslag van de voorzitter van het Comité sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding (Dhr. Feierabend, Zwitserse delegatie)

4.1 Erkenning van het Slowaakse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs

- Besluit

4.2 Overeen te komen administratieve instemming met de Slowaakse Republiek

- Besluit

4.3 Erkenning van het Oostenrijkse vaarbewijs en radarbevoegdheidsbewijs

- Besluit

4.4 Overeen te komen administratieve instemming met de Oostenrijkse Republiek

- Besluit

hier valt voor ons weinig over te zeggen

5. VERKEERSREGELS

Mondeling verslag van de voorzitter van het Comité Politierglement (Dhr. ten Broeke, Nederlandse delegatie)

5.1 Wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement (artt. 1.08 en 7.01) en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (artt. 11.02, 11.04, 24.02, 24.06 en bijlage I) door voorschriften van tijdelijke aard - Vermindering van verdrinkingsgevallen

De relingen. Iedereen is het erover eens een gedrocht van een voorstel dat we niet willen. Maar.....Nederland stond alleen, alle andere landen ondersteunden het voorstel dus het is een verplichting. Wat heeft Nederland wel kunnen bereiken?

Bestaande schepen worden voorlopig uitgezonderd van deze verplichting (tot 2020 in ieder geval)

Het wordt een tijdelijke maatregel van 3 jaar.

Er komt een evaluatie na die 3 jaar waarin de positieve en negatieve aspecten tegen elkaar worden gezet voordat een definitief besluit wordt genomen. Hoeveel ongevallen zijn er daadwerkelijk veroorzaakt door het ontbreken van een reling, hoeveel zijn er voorkomen door het hebben van een reling. Een kosten- en batenanalyse dus waarna men een gewogen besluit kan nemen over hoe nu verder te gaan

Van onze kant komt de opmerking dat wij het waarderen dat de Nederlandse delegatie zich ingezet heeft om die relingplicht van tafel te krijgen.

We vragen de Nederlandse delegatie om bij de inventarisatie betreffende het functioneren van de relingen ook de gevaren mee te nemen die men constateert juist doordat er sprake is van de aanwezigheid van relingen. Dat neemt men mee.

Wel wordt aan de sector gevraagd mee te werken met de inventarisatie van die opmerkingen. Volgens afspraak zal het ministerie die inventarisatie initiëren.

6. TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOOR SCHEPEN

Mondeling verslag van de voorzitter van het Comité Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (Dhr. Kaune, Duitse delegatie)

6.1 Reglement van onderzoek – Verlenging van voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 (art. 7.02)

In Nederland heeft extra onderzoek plaatsgevonden door een onafhankelijke organisatie naar de gevolgen van de regelgeving. Dit onderzoek lijkt erop te wijzen dat de kosten om aan de regelgeving te voldoen voor bestaande schepen uiteenlopen van 50.000,- tot 300.000,-. De Nederlandse

afvaardiging neemt het rapport mee maar zal zich niet automatisch achter alles scharen wat er in staat. Zij zullen hun eigen conclusies trekken.

Ondertussen wordt er benadrukt dat de CCR hiermee verantwoordelijk is voor het feit dat juist de kleinere schepen gaan verdwijnen. Opgemerkt wordt dat dat nooit de bedoeling van de CCR kan zijn. Wij zeggen dat het dan niet de intentie zal zijn maar wel de consequentie van deze regelgeving.

Naar aanleiding hiervan komt ook de regelgeving dode hoek, officieel "vrij zicht" genaamd aan de orde.

Voor de duidelijkheid. De dode hoek regeling geldt voor nieuw te bouwen schepen.

In de regelgeving gaat men ervan uit dat het uitzicht vanuit de stuurstelling naar alle zijden voldoende vrij dient te zijn. Beperkingen van het vrije zicht zijn slechts onder bepaalde voorwaarden toegestaan.

Bij de bepaling of aan voldoende vrij zicht wordt o.a voldaan wordt uitgegaan van een schip zonder lading en ballast maar met halve voorraden (half beladen), zoals men dat hier noemt.

Daarbij komt samengevat in de regelgeving de eis dat de afmetingen van de dode hoek ter hoogte van het wateroppervlak niet meer bedragen dan 250 meter of twee scheepslengten al naar gelang welke afstand het kortste is.

Voor verkleining van de dode hoek mogen alleen adequate hulpmiddelen worden gebruikt. Radar, camera, allemaal goedgekeurd en getest.

Dit sluit al een aantal schepen uit. Maar zelfs dan mogen de afmetingen van de dode hoek in direct zicht niet meer bedragen dan 5 scheepslengten of 500 meter al naar gelang welke afstand het kortste is.

De conclusie was dat waar eens vanuit een redelijkheid men begonnen is deze regelgeving ter hand te nemen, men volledig verdwaalt is in regeltjes en schema's en zich kennelijk geen voorstelling kan maken over de effecten. In dit geval is dus een klein (en small!) schip kennelijk veel gevaarlijker wat betreft dode hoek als een groot schip. Een spits zou nog geen 80 meter dode hoek mogen hebben zonder hulpmiddelen, en nog geen 200 met die hulpmiddelen. Een enorm brede duwbak zou rustig 500 meter dode hoek mogen hebben. Wij vroegen ons af of de CCR regelmakers zich wel een ruimtelijke voorstelling kunnen maken van de effecten van hun regelgeving.

6.2 Wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 - Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord (Bijlage N)

- Besluit

Het besluit schijnt genomen te moeten worden dat de apparatuur in het zicht van de bestuurder geplaatst moet worden. Dat lijkt logisch maar men wil dat apart omschreven hebben

7. VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN OVER BINNENWATEREN

Mondeling verslag van de voorzitter van het Comité gevaarlijke Stoffen (Dhr. Mensink, Nederlandse delegatie)

- Geen Besluit

geen vragen/ opmerkingen

8. VRAAGSTUKKEN IN VERBAND MET DE RIJN ALS VAARWEG

Mondeling verslag van de voorzitter van het Permanent Technisch Comité (Dhr. Stückelberger, Zwitserse delegatie)

8.1 Maatregelen ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn (2003-I-28 en 2009-I-23)

Hierbij worden een aantal zaken aan de orde gesteld.

Naar aanleiding van het ongeluk met de Waldhof werd opgemerkt dat de CCR in de hele afwikkeling van dit drama wel heel erg afwezig was. Geen enkele maal was men er ter plekke, of heeft men gereageerd. De CCR bezigt de opvatting dat het de verantwoordelijkheid is van de diverse (deel)staten om uitgewerkte calamiteitenplannen te hebben en uit te voeren. Duitsland als lid van de CCR reageert afhoudend om calamiteitenplannen per land voor/ vast te stellen. Nu wil men gaan inventariseren wat er al aan calamiteitenplannen ligt om zo toch verder te komen. Wij vinden dat de rol van de CCR wel degelijk een zou moeten zijn die ook hierin zorg draagt voor een vrije doorvaart op de Rijn. Dat kan op verschillende manieren, voorstel regelgeving kan er een van zijn. Deze opvatting wordt breed gedeeld. De verkeersregeling in het gebergte zou ook ter discussie dienen te worden gesteld.

Daarnaast zou er een evaluatie moeten komen wat betreft de economische schade vanuit het ministerie.

De vraag wordt gesteld of er in Duitsland ook een wrakkenwet is, zoals in Nederland waar de staat de verantwoordelijkheid draagt voor het verwijderen van obstakels.

8.2 Ontwikkeling van de waterstanden in de sector van de sluis bij Iffezheim evenals in de sector stroomafwaarts Vaargeuldiepte bij de onderdrempel van de sluis bij Iffezheim Waterstand aan de peilschaal van Iffezheim in 2010

- Besluit

9. KENNISNEMINGEN VAN DE INWERKINGTREDING IN DE LIDSTATEN VAN DOOR COMITÉS EN WERKGROEPEN GENOMEN BESLISSINGEN, EVENALS KENNISNEMING VAN HET NIET-VERLENGEN VAN TIJDELIJKE VOORSCHRIFTEN

- Besluit

10. BEGROTING EN BEHEER

Mondeling verslag van de Secretaris-Generaal (Dhr. Woehrling)

10.1 Begroting voor 2012 van de Centrale Commissie

Besluit

De begroting van de CCR blinkt niet uit in helderheid . Dat maakt het dus slecht controleerbaar. Vooral inkomsten en uitgaven ten behoeve van de samenwerking binnen de Europese unie is weinig transparant.

10.2 Begroting voor 2012 van het Administratief Centrum voor de sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

- Besluit

10.3 Kwesties betreffende het secretariaat

-Verlenging van het mandaat van de plaatsvervangend secretaris-generaal en van de hoofdingenieur

Uit de bijgeleverde stukken kunnen we de conclusie trekken dat zowel de heer Pauli (hoofdingenieur) als de heer van de Werf (plaatsvervangend secretaris generaal) een verlenging van hun mandaat hebben verkregen van 5 jaar. Tja, moeten we die feliciteren? De heer van der Werf die zich kennelijk helemaal niets kan herinneren van de twee raadgevende conferenties waar wij de doorgeschoten regelgeving van de CCR aan de orde hebben gesteld? De heer Pauli die de ontwerper is van iedere keer weer nieuwe voorschriften? Op dit overleg hebben we er maar niets over gezegd.

- Benoeming van de secretaris van het Administratief Centrum voor de Sociale Zekerheid voor de Rijnvarenden

- Besluit

- Herziening van de personeelslijst van het secretariaat

- Besluit

Er ligt een organigram die slecht leesbaar is. In plaats van een organigram waaraan je in 1 oogopslag kunt zien wie waar staat in de organisatie zien we schema's met (belonings)schalen en dergelijke. Daar is op dit overleg verder niet op ingegaan.

10.4 Goedkeuring van het verslag van de werkzaamheden van de Centrale Commissie in 2010

- Besluit

Hiervan ligt een hele lijst met wat er wanneer aan de orde is geweest. Voor ons niet echt te controleren, ook niet zinvol om daar dieper op in te gaan.

11. DIVERSEN

11.1 Persbericht

Wij zijn benieuwd

11.2 Datum van de volgende zitting

(Voorstel: 30 november 2011)

Diversen

Aan de orde komen nog het varen op LNG wat in opkomst zou moeten komen. Veel partijen zijn er (nog) huiverig voor. Gas aan boord...dat roept altijd vragen op. Verder is de opslag ervan niet makkelijk. Schepen die er mee gaan varen kiezen eventueel voor dual-fuel (2 brandstof mogelijkheden). Wij wijzen er op dat dit toch vooral om grote nieuwe schepen zal gaan. Niet alleen vanwege de noodzakelijke investeringen en technische eisen waaraan het schip moet voldoen, maar ook vanwege de beschikbaarheid van LNG op de bunkerstations. Wij zien dat nog niet zo snel in Frankrijk gebeuren dat je dat kan laden. We zijn benieuwd.

Verder schijnen er hele enge dingen te staan in Natura 2000 te vinden bij het handboek binnenvaart op de CCR site (voor wie daar in kan komen!)

Tot zover
