



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief Juni 2012

Voorwoord

BBU

Besprekingsverslag Gemeente Geertruidenberg

Gedrag van BOA's bij Rijkswaterstaat

Ministerie van Infrastructuur en Milieu functie Rijnvaartcommissaris

Vooroverleg CCR

Overleg over CCR

Nagestuurd schrijven aan Nederlandse delegatie CCR vooroverleg

Reactie ASV op het antwoord minister Schultz op Kamervragen van het lid Bashir

Toekomst van de Europese binnenvaart

Verslag OTNB

WBR

Flitslampje

Voorwoord

Gelezen door het bestuur in de Schuttevaer:

Gelukkig is er nog een organisatie die het werkelijk goed voor heeft met de binnenvaart!
Het geneuzel over een vrije markt moeten we zo langzamerhand maar naar het land van de fabelen verwijzen.

Helaas is al gebleken dat er geen vrije markt is ,maar min of meer een geordende markt gecreëerd door de banken die proberen hun verliezen van hun geïnvesteerde vermogen in de binnenvaart te beperken!

Na 14 jaar vrije markt varen we nog steeds met z'n alle voor tarieven die nog lager zijn dan tijdens de eind perioden van de beurs.

Terwijl veelal de waarde van de goederen en de kostprijs van transport over water verdubbeld is.

Als ik zo om me heen luister heeft de brancheorganisatie in op komst zo meteen nog een zware dobber als ik zo de schuttevaersite lees dan is de eerste barst al ontstaan, dus wie is er nu werkelijk op sterven na dood.

Bovendien lijkt het of ze veel leden hebben maar veel zogenaamde leden zijn lid van KSV en van BBU dus hoeveel leden zijner werkelijk in die ene grote organisatie?

Alle lof betuigingen op de deze site komen dan ook vaak van de (grote ondernemers), terwijl ik van de mijn collega's te horen krijg dat ze totaal niets hebben met de nieuwe brancheorganisatie.

Het idee om tot een grote organisatie te komen is alleen min of meer opgedragen vanuit de regering en niet vanuit de binnenvaart!

Bij veel mensen valt het altijd verkeerd wat de ASV ook zegt.

Alleen jammer dat de ASV alleen staat als het om de positie van de kleine binnenvaart gaat, ook al laat een Kees de Vries anders vermoeden!

Zoals u wellicht heeft kunnen lezen heeft Kalimero het toch voor mekaar gekregen dat er nogmaals over de CCR eisen gesproken word.

Persoonlijk zal ik mij nooit aansluiten bij de zogenaamde brancheorganisatie ik heb namelijk nooit het idee gehad dat deze voor ons maar iets kunnen betekenen.

Sterker nog naar mijn idee gaat het tegen mij werken b.v. CCR eisen ingestemd door de KB en andere bonden behalve door ASV.

Havengeld verhoging Rotterdam in overleg met CBRB doorgevoerd en ga zo verder.

Ik lees allerlei denigrerende teksten over de ASV maar als u zich een beetje verdiept in de geschiedenis hebben veelal eenlingen het toch zover weten te krijgen dat het tot resultaat komt.

Feitlijks hebben we de leden van de ASV veel te lang alleen laten staan en hebben ze desondanks veel bereikt wat in hun vermogen ligt.

Ik ben nog nooit ergens lid van geweest, maar nu ga ik mij aansluiten bij de ASV.

P.Bennik

Bedankt voor deze opsteker Piet.

We wensen je namens het hele bestuur een hartelijk welkom bij de ASV

BBU

Aan de vertegenwoordigers van het BBU

10 mei jongstleden heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de BBU en de ASV. Daar zijn een aantal zaken aan de orde gekomen en vragen gesteld aan de ASV. Daar wil de ASV in dit schrijven op in gaan.

samenwerken

De ASV heeft zich tijdens die bijeenkomst uitgesproken betreft de wil tot samenwerken op onderwerpen waarin we elkaar kunnen vinden. Wij spreken onze intentie uit tot een constructieve samenwerking met de BBU, wij zouden die wil tot constructieve samenwerking ook graag zien vanuit de BBU richting de ASV.

Tijdens het gesprek werd duidelijk dat de schipper het op 90% van de onderwerpen het met elkaar eens is. Dat zouden wij dan ook graag in de praktijk willen delen en daar samen in optrekken. Daar is een goede communicatie voor noodzakelijk. Een communicatie tussen de verschillende bonden binnen de BBU en natuurlijk ook tussen de ASV en de BBU. Die communicatie zou moeten verbeteren, de vraag is hoe? Tot nu toe vinden wij elkaar zelden bij zaken die een groter belang dienen

Verleden en toekomst

Tijdens het gesprek heeft het bestuur van de BBU er aan gerefereerd dat we vooral positief vooruit moeten kijken. De ASV hecht er sterk aan daarnaast ook de ervaringen uit het verleden mee te nemen, om van te leren.

Ondertussen speelt nu en in de toekomst de totstandkoming van het transitieproces. Op het congres heeft dhr Kraaijeveld aangegeven dat hij in anderhalf jaar tijd de BLN, Binnenvaart Logistiek Nederland, wil opzetten. Hoewel het doel van het transitieproces moet zijn "een betere en krachtige binnenvaart" mist de ASV in heel het transitieproces de inhoud wat betreft een (betere) toekomst voor de binnenvaart. Ook de samenstelling van het BLN maakt, door de tegenstrijdige belangen die verenigd zijn, niet dat wij veel vertrouwen hebben in een krachtig optreden ten behoeve van de particuliere schipper in de binnenvaart.

De ASV heeft dan ook, in het gesprek met de BBU, aangegeven het transitieproces niet positief te beoordelen. Aangezien de BBU betrokken is bij het transitieproces kan een nauwe samenwerking in die geest tussen BBU en ASV dan ook niet tot de mogelijkheden behoren.

voorstellen

De voorzitter van de BBU, de heer Kortenhorst stelt voor om aanwezig te zijn bij elkaars bestuursvergaderingen.

De delegatie van de ASV heeft dit voorgelegd aan het bestuur van de ASV. Die heeft hierover ook de ASV denktank geraadpleegd.

De conclusie vanuit bestuur en denktank is dat het bijwonen van elkaars bestuursvergaderingen niet leidt tot een grote toegevoegde waarde. Dat heeft er onder andere mee te maken dat de structuur van de ASV daar geen mogelijkheid toe biedt. De ASV, met een, ongetwijfeld bij u bekend, varend bestuur, communiceert volop via digitale media. Het aantal bestuursvergaderingen is zeer beperkt, de besluiten worden gedurende de diverse processen continu genomen na overleg met de ASV denktank. Dat is een voortdurende vorm van communicatie die zich niet houdt aan grenzen als tijd en plaats. Dat neemt niet weg dat een ieder natuurlijk van harte welkom is op de (openbare) vergaderingen van de ASV, alwaar men effectief deel kan nemen aan de discussie en eventueel zelf punten kan inbrengen. En natuurlijk is het ook goed als het bestuur van de ASV eens een kijkje kan nemen bij een (bestuurs)vergadering binnen de BBU.

De ASV spreekt de voorkeur uit tot het houden van digitale rondes, waarbij we elkaar ondersteunen met betrekking tot een bepaald onderwerp. Dit fenomeen kennen we ook vanuit de werkwijze van het ministerie van I&M waarbij je op korte termijn kunt inventariseren hoe de zaken ervoor staan. Van daaruit zouden er ook acties opgezet kunnen worden, en kunnen we elkaars expertise gebruiken. Als die werkwijze gehanteerd wordt dan zal het ook makkelijker worden gericht samen te werken.

De voorzitter van de BBU, de heer Kortenhorst stelt voor om een lijst met standpunten op verschillende terreinen toe te sturen.

De ASV stelt hierbij de standpunten zoals ze vastgelegd zijn als doelstellingen en beleid ter beschikking.

U zult zien dat de reactie van de ASV in het hieraan voorafgaande hier naadloos op aan sluit.

Wij zijn zeer benieuwd naar uw reactie hierop.

Doelstellingen van de ASV

Beleid:

Het beleid van de ASV is gebaseerd op democratische beginselen en is gericht op het streven naar sociaal en economisch aanvaardbare situaties in de binnenvaart, waarbij in de meest ruime zin des woords, de factor 'mens' centraal staat.

Doelstellingen:

Een evenredige verdeling van lasten en lusten,
onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen,
het behoud van onafhankelijkheid,
een goede marktordening,
functioneel hanteerbare reglementeringen,
uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen,
goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.

Toelichting op structuur.

Het parool: "schippers voor schippers", houdt in dat schippers niet alleen het beleid bepalen, maar het ook uitvoeren.

Zij hebben persoonlijk zitting in commissies en overlegorganen.

Zij weten uit praktijkervaring waarover zij spreken en voelen iedere toegeeflijkheid aan den lijve.

Het verleden heeft bewezen, dat wanneer schippers zich laten vertegenwoordigen door betaalde functionarissen er een situatie van intolerantie optreedt, waardoor essentiële zaken niet meer naar buiten treden. Er ontstaat dan een steeds breder wordende kloof tussen theorie en praktijk, tussen schipper en vertegenwoordiger, waarbij de schipper uiteindelijk steeds minder inspraak krijgt over zijn eigen positie.

Door de ASV-structuur heeft iedere aangeslotene niet alleen gelegenheid tot volledige inspraak, maar ook de gelegenheid tot uitvoering van het beleid door zich kandidaat te stellen voor een bestuursfunctie.

Toelichting op beleid.

In onze maatschappij waar steeds meer kreten weerklinken als 'meer efficiëntie', 'grotere productiviteit', '24-uurs-economieën', en een steeds groter wordende psychische druk op de samenleving, wordt steeds vaker het begrip 'mens' verwaarloosd. De ASV is van mening, dat in onze maatschappij zaken als sociaal welbevinden, levensgeluk en geestelijke gezondheid voorrang moet hebben op economische productiefactoren. Economische en technische vooruitgang hoort ten dienste te staan aan de mens, niet omgekeerd. Ook de 'mens' aan boord van een schip heeft het recht 'mens' te blijven en mag geen integrerend onderdeel worden van de scheepsoutillage of onderdeel van een dolgedraaide vervoerseconomie, uitgedacht door verladers of bevrachters die slechts één gedachte hebben: winst ten koste van mens, milieu en samenleving.

Toelichting op doelstellingen.

Veel zaken, waarvan er enkele nader worden toegelicht, hebben direct of indirect met elkaar te maken. De opsomming is niet limitatief.

Marktordening.

Deze zou tenminste moeten voldoen aan de volgende criteria:

Gelijke behandeling:

wat moet bewerkstelligen, dat iedere betrokkene in de vervoerssector op gelijke wijze wordt behandeld om onderlinge concurrentievervalsing en discriminatie te voorkomen,

Wederkerigheid:

wat moet voorkomen, dat er onderling tussen lidstaten concurrentievervalsing en discriminatie ontstaat,

Permanente capaciteitsregulering:

die moet bewerkstelligen, dat er een evenwichtige verhouding blijft in scheepsruimte en een noodzakelijke reservecapaciteit,

Markttransparantie:

wat moet bewerkstelligen, dat de vervoersmarkt doorzichtig is, zodat vraag en aanbod, serviceverlening, het lokaliseren van knelpunten en mogelijke vormen van concurrentievervalsing en discriminatie zichtbaar worden,

Vrachtprijzen op kostprijsniveau en algemene vervoersvoorwaarden:

welke moeten voorkomen, dat prijsdumping en ruïneuze concurrentievervalsing ontstaat, de kwantiteit en kwaliteit gewaarborgd wordt en de continuïteit en stabiliteit verbeterd. Zij moet bijdragen aan sociaal aanvaardbare omstandigheden, het centraal staan van de menselijke factor en ter voorkoming van ongebreidelde concurrentie, cumulatief prijsbederf en rooibouw op mens, materiaal en productiefactoren,

Verdeelsysteem:

om een gedifferentieerde vlootsamenstelling, zowel kwantitatief als kwalitatief in stand te houden en een doelmatig gebruik van de capaciteit moet bewerkstelligen,

Centrale distributie:

wat een onderdeel is van een noodzakelijke markttransparantie en een stabiele serviceverlening moet bewerkstelligen.

Wetten, voorschriften en reglementeringen moeten in overeenstemming worden gebracht met de wetgeving van omringende landen, (EU-harmonisering), ter voorkoming van ongelijke behandeling, discriminatie, concurrentie voor- of nadelen. Zij dienen functioneel, doeltreffend en hanteerbaar te zijn, ontdaan van overmaat en moeten de 'mens' in zijn persoonlijke waarde laten. Een aantasting of ondermijning van de persoonlijke verantwoordelijkheid door de overheid dient achterwege gelaten te worden. Met andere woorden: de overheid mag niet op de (stuur)stoel van de binnenvaartondernemer plaatsnemen.

Onderwijs en het volgen daarvan moet gebaseerd zijn op gelijke kansen met een vrije keus van school en huisvesting.

Er dient een vergelijkbare gelijkstelling te zijn van schipperskinderen met kinderen van ouders met een vaste verblijfplaats.

Voortgezet onderwijs moet mogelijk zijn zonder dat dit een voorrecht wordt, maar mag niet leiden tot verplichtingen die niet relevant zijn.

Samenwerkingsverbanden zijn een goed werkend instrument gebleken om binnen een marktordening extra service te leveren in termen van vervoersgarantie e.d. tegen minimale vergoedingen. Gebleken is, dat zonder marktordening samenwerkingsverbanden geen kostendekkende tarieven garanderen,

geen reservecapaciteit in stand kunnen houden en geen eerlijke concurrentieverhoudingen bewerkstelligen tussen samenwerkingsverbanden onderling.

Milieuwetten en voorschriften dienen van die aard te zijn, dat de meest milieuvriendelijke transportmodaliteit gestimuleerd wordt. De scheepvaart is in termen van energiegebruik, geluidsoverlast, ruimtebeslag en duurzaamheid te prefereren boven wegtransport en spoor en dient niet onevenredig zwaar belast te worden door bijvoorbeeld milieueffingen e.d. Dit geldt ook ten aanzien van ladingresten. De lading behoort toe aan de ontvanger, dus ook de ladingresten. Ladingresten mogen niet beoordeeld worden als zijnde afval.

De ASV streeft naar (een betere) samenwerking, gedachten- en ideeënuitswisseling met andere organisaties, ook internationaal, mits deze gelijkwaardige doelstellingen hebben als die welke de ASV nastreeft.

Wij hopen u tot zover voldoende geantwoord te hebben.

Wij zien uw reactie hoopvol tegemoet,
Met vriendelijke groet,

namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma
Willem Stam
Roel Boerman

Wij hebben op dit schrijven tot nu toe geen antwoord mogen ontvangen

Besprekingsverslag Gemeente Geertruidenberg

met Koninklijke Schuttevaer, afdeling De Amer en ASV op 02-02-2012 om 13:30 uur.

Aanwezig namens de gemeente: dhr. W.J. Quirijnen,	wethouder Ruimtelijke Ordening
Aanwezig namens de gemeente: mevr. D.D.P. de Wolf-Hermans,	projectmanager Dongeburgh
Aanwezig namens Schuttevaer: dhr. L. ten Haaf,	voorzitter afd. De Amer
Aanwezig namens Schuttevaer: dhr. A.H.J.M. Leijten,	secretaris afd. De Amer
Aanwezig namens ASV: dhr. W. Stam,	voorzitter ASV

Na het welkom neemt dhr. Quirijnen het woord en brengt ons op de hoogte van wat de bedoeling is met de Donge oevers. Mits de plannen goedgekeurd worden door de gemeenteraad.

De plannen met de Donge oevers komen er op neer dat de oevers opgeknapt worden waar dat nodig is. Scheepswerf Ruijtenberg kan zijn activiteiten voortzetten maar mevr. de Wolf zegt dat er een overtreding is aan de hoeveelheid schepen die daar liggen. Hiermee bedoelt mevr. de Wolf de zijde waar fort Lunette aan grenst. Wel vind de gemeente dat scheepswerf Ruijtenberg als het mogelijk is behouden moet blijven ook uit historische oog punt. Het een en ander zou wel opgeknapt moeten worden, het ziet er momenteel erg verwaarloosd uit. Fort Lunette wordt gerestaureerd en daar denkt men aan een horeca gelegenheid met aanleg plaatsen voor recreatievaart. Ook in Geertruidenberg aan de Timmersteekade en de Lunetkade wil men aanlegplaatsen voor recreatie, historische schepen en passanten. Van de Lunetkade kan je gemakkelijk de stad in kan lopen. Dit zijn voorlopige plannen; in Raamsonksveer achter de boterpolder tussen het Zuidergat en de haven zijn ook nog mogelijkheden. De gemeente hoopt eind 2012 duidelijkheid te hebben over de plannen, de uitvoering zal 4 tot 5 jaar in beslag nemen.

Schuttevaer en ASV hebben voorgesteld om vanaf het Scheepsdiep tot aan de Koedambrug dan aan de andere kant van de rivier weer terug tot aan de nieuwe flat (voorheen ASTO) drijvende steigers voor recreatief passantengebruik te verwezenlijken. Schuttevaer en ASV vragen of de ligplaatsen voor kleine schepen aan de Timmersteekade behouden kunnen worden. Ook hebben wij voorgesteld om de ligplaatsen voor kleine en grote schepen uit te breiden aan de Timmersteekade tot en met de Lunetkade, en die te delen met historische schepen. Dat gebeurt nu ook al en dat gaat prima. Wel graag binnenschepen en recreatievaart gescheiden houden. Ook is er aandacht gevraagd voor de ligplaatsen aan de Reenweg bij het kerkschip, vanaf de parkeerplaats is het ongeveer 300 meter lopen met de boodschappen of ander materiaal. Ook voor hulpdiensten is het slecht toegankelijk. Daarom stellen Schuttevaer en ASV voor om een weg op, of onderaan de dijk te maken zodat men met de auto bij de steigers kan komen. Ook is de vraag of er nog palen bij gezet kunnen worden om zo meer ligplaatsen voor de grote schepen te creëren. Hier is natuurlijk veel behoeften aan als andere ligplaatsen verdwijnen.

Vraag van dhr. ten Haaf; is het mogelijk dat wij de visie in kunnen zien, zodat wij tijdig kunnen reageren.

Antwoord van dhr. Quirijnen, zo gauw het in de raad is goedgekeurd krijgen Schuttevaer en ASV de visie. Daarna kunnen wij overleggen en de plannen mee beoordelen.

Verslag opgemaakt door,
A.H.J.M. Leijten
Secretaris van afdeling De Amer, Koninklijke Schuttevaer.

Gedrag BOA's Rijkswaterstaat:

Geachte dames, heren

Als bestuurslid van de Algemeene Schippersvereeniging heb ik in overleggen als het OTNB diverse functionarissen van Rijkswaterstaat mogen ontmoeten. Daar kwam ook al meerdere malen de rol aan de orde die Rijkswaterstaat steeds meer krijgt, die van BOA, waarbij de handhavende taak een grote rol speelt. Wij, als ASV maken ons zorgen om de wijze waarop deze handhaving plaatsvindt. Wij hebben in een eerder OTNB dat ook al aangegeven naar aanleiding van de rol die Rijkswaterstaat speelde bij het handhaven van communicatietalen (Fransen werden vastgehouden) Toen werd mij verteld dat ik het echt verkeerd begrepen had en dat er niet op de wijze gehandeld werd als mij ter ore gekomen was.

Toch lijkt het erop dat er qua houding het een en ander verkeerd gaat. Ik stuur u als voorbeeld onderstaande mail en zou er graag op korte termijn antwoord over ontvangen van u.

Wat de ASV betreft zou het er niet om moeten gaan te verbaliseren, maar om een bepaald gedrag te verkrijgen. In dit geval zou een bordje op de ligplaats met de mededeling dat er ontheffing nodig is toch niet teveel gevraagd zijn. Theoretisch kan men natuurlijk zeggen dat men "op de hoogte moet zijn", maar zo hoort ook iedere Nederlander op de hoogte te zijn van de inhoud van het wetboek. En nu denk ik toch zomaar dat dat niet zo is, en dat we dat ook niet echt verwachten.

Rechters gaan uit van redelijkheid, dit lijkt in geen enkel opzicht redelijk. Niet in die zin wat er wordt verwacht aan kennis van de schipper, maar ook niet dat men vast houdt aan een strak ligplaatsenbeleid wetende dat er gewoon geen werk is en schippers zich opgejaagd wild voelen die nergens terecht kunnen.

Is het echt nodig in deze moeilijke tijden het de schippers nog moeilijker te maken dan noodzakelijk, en is het ook nodig daar overduidelijk plezier in de scheppen?

Ik hoop op korte termijn hierover antwoord te ontvangen.

Met vriendelijke groet, namens de ASV

Sunniva Fluitsma

Betreft onderstaande mail:

Ik ben in haven Tholen gekomen op j.l 10 april 2012 om 16:55 uur en mij netjes zoals dat hoort gemeld aan de post Wemeldingen. Niets aan de hand ik moest me maar afmelden zodra ik weer verder ging.

Tot mijn grote verbazing wordt ik wakker gebeld op 14 april jl. om 8:30 Of ik wel een ontheffing had aan gevraagd voor de haven Tholen. Want ik lag daar nu zo 3x 24 Uur. Nee zei ik verbaasd. Dan heb jij bij deze een proces-verbaal Zei Dhr. ALex. Witteveen van de Rijkswaterstaat.v/d bijzondere ambtenaar. Oh kan ik nog zeggen. Deze meneer vertelde dat het in PPR stond vermeld. Of ik niets anders van doen heb om eerst een plek te zoeken wat alleen al problematisch is en dan moet ik even lezen welke regels erbij dit haven hoort. De meneer in kwestie had toen al zo kort lontje dat ik de post maar even belde. Om te vragen of dit zo maar kon?

Ik was hiervan niet bewust omdat ik in 2010 met de kerstdagen ook had gelegen en ik werd er niet op geattendeerd dat ik een ontheffing nodig had maar nu schijnt het zo dus wel te zijn.

Rijkswaterstaat kwam 17 april en met drie man sterk stonden zij in de stuurhut. Ik had de tensie om dit als volwassen mensen op te lossen en misschien eerst een waarschuwing. te krijgen. Maar De Meneer in kwestie was niet van plan om mijn verhaal aan te horen en schreef zonder pardon Maar lachend een proces verbaal uit.

Maar goed ik heb dan nu een proces verbaal gekregen Om dat ik niet wist dat ik een ontheffing nodig had en niet mijn boekje PPR had gelezen voor dat ik de haven Tholen was binnen gegaan.

Beste dames en heren,

Als secretaris van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) kan ik het eens zijn met het onderstaande.

Ik ga er vanuit dat wederhoor heeft plaatsgevonden en onderstaand verslag waarheidsgetrouw is.

Als dit geen incident is maar volgens de ASV een trend in handhavingsland, dan is het een zorgelijke trend.

Het lijkt me dan ook goed dit breed voor te leggen aan de directie van RWS.
Zou graag horen wat de beleidsinstructies zijn voor de BOA's. Past dit voorval binnen de instructies?
Zo niet, is dit dan een incident en wat gaat men daar aan doen?
Zo wel, dan aangeven dat dit voor ons ongewenst is en niet het maatschappelijk belang dient.

Van RWS mogen wij een dienstverlenende opstelling verwachten.
Een waarschuwing aan de schipper en een verwijzing naar het loket om een (digitale) kortdurende ontheffing aan te vragen.
Een aantal eenvoudige en transparante regels voor het verlenen van kortdurende ontheffing ten behoeve van de handhaving.
Dit om te voorkomen dat havens dichtslippen met vaste liggers.

Natuurlijk is wederzijds begrip altijd het uitgangspunt!

Met vriendelijke groet,
Fred van Beelen

Bovenstaande was een reactie naar Rijkswaterstaat naar aanleiding van onze brief:

Nb:

Hoewel mij te verstaan is gegeven dat men het zeker uit zou gaan zoeken hebben wij een maand na dato nog geen antwoord hierover gehad

Sunniva Fluitsma

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Dir. Maritieme zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Datum: 30 mei 2012
Betreft: Functie Rijnvaartcommissaris bedrijfsleven

Geachte heer Huyser,

29 maart jongstleden heeft u ons een brief doen toekomen betreffende de benoeming van de Rijnvaartcommissaris voor het bedrijfsleven. De vraag aan alle betrokken partijen, waaronder de ASV was of wij onze voorkeur uit willen spreken voor een van de kandidaten voor de kandidaatstelling voor de Rijnvaartcommissie. Wij (het bestuur van de ASV) hebben echter alleen de kandidaatstelling gezien van de heer van Dijk, voorgesteld door de vereniging Schuttevaer. Daar heeft de ASV op gereageerd met de vraag of wij ook over de andere namen en hun personalia zouden kunnen beschikken om tot een keus te komen. Hierop hebben wij niets meer vernomen, er heeft dus ook geen overleg plaatsgevonden.

Dit alles maakt dat wij in dit geval zelfstandig een aanbeveling doen voor de vervulling van deze functie.

Wij hebben begrepen dat er van oudsher steeds een kandidaat vanuit de CBRB gelederen benoemd is tot Rijnvaartcommissaris, en misschien zou het goed zijn ook kandidaten vanuit de andere organisaties een kans te geven, maar bovenal moet het iemand zijn waar het bedrijfsleven vertrouwen in heeft.

Het ministerie hecht er belang aan, dat de betreffende Rijnvaartcommissaris een zo groot mogelijk deel van de binnenvaartsector vertegenwoordigt. De ASV wil daarbij aanvullen dat wij denken dat het van groot belang is dat de **commissie in zijn geheel** een evenwichtige afspiegeling is van de binnenvaart, waarbij alle sectoren vertegenwoordigd zijn.

Gezien datgene wat we tot nu toe hebben ervaren zijn bepaalde segmenten van de binnenvaart vertegenwoordigd, anderen helemaal niet (de kleine binnenvaart). Dat zou nog kunnen als er tenminste een dusdanig overleg was dat alle betrokkenen het gevoel hebben door de Rijnvaartcommissaris vertegenwoordigd te worden.

Helaas hebben wij dat tot nu toe niet als zodanig mogen ervaren.

Omdat wij de rol van een Rijnvaartcommissaris hoog inschatten hechten we veel waarde aan de juiste persoon op de juiste plek, ongeacht afkomst qua bond.

Aangezien er geen functieprofiel schijnt te zijn en wij ook niet weten hoe de samenstelling is van de overige Rijnvaartcommissarissen zijn wij gedwongen van aannames uit te gaan, om vast te stellen waaraan deze persoon zou moeten voldoen gezien de te stellen eisen aan de kandidaat als individu maar ook als aanvulling op de samenstelling van het team (de overige Rijnvaartcommissarissen), zodat de afweging zo helder en objectief mogelijk kan zijn.

Het gaat er tenslotte om dat het een zorgvuldige procedure moet zijn waarbij we een kandidaat voordragen die niet alleen de nodige expertise bezit maar ook een kandidaat is die de expertise van de zittende (of vanuit de andere landen aangeleverde) Rijnvaartcommissarissen zou moeten aanvullen op een vlak waar we manco's zien.

Wij denken de conclusie te moeten trekken dat op het vlak van vertegenwoordiging van de particuliere schipper uit het segment midden- en kleinbedrijf er een beperkte hoeveelheid expertise aanwezig is, binnen de CCR. Dat heeft o.i. ertoe geleid dat men zich onvoldoende heeft gerealiseerd wat de consequenties van een aantal maatregelen zou zijn. In ieder geval is de schijn gewekt dat dat zich zo heeft kunnen voordoen.

De ASV stelt Bouke Veltman (52) kandidaat als Rijnvaartcommissaris, op grond van zijn ervaring en achtergrond (zie CV), alsmede vanwege het feit dat hij een constructieve bijdrage kan leveren aan discussies binnen de CCR op diverse dossiers, gericht op consequenties van regelgeving voor het (varend) bedrijfsleven. Als ondernemer en oud-bestuurder in de binnenvaart achten wij hem de juiste persoon op de juiste plaats.

Als voormalig voorzitter, en nog altijd actief denktanklid van de ASV weet hij als geen ander wat er leeft binnen de bedrijfstak. Vanuit de verschillende achtergronden; bruine vloot, vrachtvervoer, makelaar van schepen, en als actief lid van de vereniging van varende woonschepen is hij de persoon die de impact van maatregelen op de juiste wijze kan inschatten.

Het is iemand die de missing link kan zijn als het over implementatie van regelgeving gaat.

Wij hopen en verwachten dat met de benoeming van de heer Veltman de schippers zich weer meer verbonden zullen kunnen voelen met de CCR.

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

namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma (getekend in opdracht van het bestuur van de ASV)

Vice-voorzitter ASV

Verslag vooroverleg CCR 24 mei 2012

Aanwezig waren voor de ASV: Ron Breedveld, David Twigt, Sunniva Fluitsma
Notulist: Sunniva

Ter voorbereiding van dit overleg hebben Ron, David en ik een vooroverlegje gehouden. Daarin hebben we samen de punten die we wilden bespreken vastgesteld. Ron heeft zich vooral gericht op het AIS gedeelte daarbij de opmerkingen meenemend van Ger, ik op de overgangsregeling.

Beiden hebben we een soort toespraakje gemaakt voor het geval dat dat nodig zou zijn. .

Het verbaasde ons enorm dat de BBU in het geheel afwezig was, bij toch zulke belangrijke onderwerpen. De vereniging Schuttevaer en de CBRB waren beiden wel goed vertegenwoordigd.

RIS:

Lijdia de Groot (CBRB) nam het voortouw en noemde inhoudelijk veel zaken waar de ASV zich in kon vinden.. Zij verbaasde zich erover dat al de plannen volgens de heer ten Broeke in overeenstemming waren met hetgeen hij van het bedrijfsleven gehoord had.

De ASV heeft een aantal opmerkingen bij de RIS strategie van de CCR. Het doel van de CCR is de bevordering van de bloei van de Rijnvaart. Er staan in de lijst van toekomstige maatregelen een aantal zaken waar een verplichting aan vast zit. Zoals AIS, ECDIS en een elektronische meldplicht voor alle schepen. Hier zitten voor scheepseigenaren kosten aan verbonden bij aanschaf en doorlopend aan onderhoud en updates, waarbij de baten voor de veiligheid niet is aangetoond.

Ook staat er in de strategie dat AIS mogelijk gebruikt kan worden voor rechtshandhaving en het innen van vaarwegbelastingen . Wij willen daar protest tegen aantekenen. Dit kan niet de bedoeling zijn van AIS en andere RIS technieken.

De privacy moet gewaarborgd worden en gegevens worden niet verstrekt aan derden. Hoe wil de CCR dit realiseren m.b.t het gebruik van internet voor Tracking and tracing. En hoe worden gegevens verstrekt die nodig zijn voor statistische en logistieke doeleinden. Hoe kan de CCR op deze wijze de afspraken nakomen die gemaakt zijn met de sector.

Wij hebben n dan ook geadviseerd om de RIS strategie niet aan te nemen op de plenaire vergadering van de CCR.

Verder hebben we aangegeven dat het dwingen om altijd de AIS aan te hebben (ook als je stilligt) wel erg ver gaat, je kunt je ook melden bij de sluiswachter.

En dat het vreemd is dat de Nederlandse staat zich niet aan haar deel van de afspraak houdt (privacy) maar ons wel beboet als wij dat niet aan ons deel houden (altijd aan hebben van AIS).

Het is ons duidelijk dat ook de Nederlandse delegatie ervan overtuigd is dat we moeten waken voor schijnveiligheid (blauwe bord etc) en het dwingen tot (te) hoge uitgaven tegengaan (ECDIS) moet worden.

De economische situatie van de Rijnvaart:

Het is opmerkelijk hoe de economische situatie alleen bekeken wordt door cijfers mee te nemen van vervoerde tonnen. Van overcapaciteit weet men officieel niets omdat er geen cijfers zijn van aantallen schepen. Toen de ASV mededeelde dat het aantal schepen groter dan 1.500 ton van 2008 ongeveer 300 stuks was gestegen naar nu meer dan 900 stuks en nog altijd groeiende was, vertelde men dat men dat ook wel wist maar het zijn geen officiële cijfers dus.....doet men er niets mee.

Overgangsregeling

Het moet gezegd: het is duidelijk dat de Nederlandse delegatie doordrongen is van de problematiek hiervan. Men probeert de andere landen zover te krijgen mee te denken met oplossingen maar dat valt niet mee. Men geeft wel toe dat er sprake is van voortschrijdend inzicht over de consequenties van deze regelgeving. Men wil proberen aan de hand van het rapport K plus V de duurste en moeilijkste bepalingen te schrappen. Het is vervelend dat we dan toch moeten zeggen dat dat niet genoeg is.

De ASV heeft wel onze dank uitgesproken voor het feit dat dit erkend wordt en dat men nu al een aantal stappen bereikt heeft.

Toch worden ook nu weer zaken vanuit ons in twijfel getrokken. Zo zegt men (Mensink) nog steeds dat juist het Duitse rapport aanleiding gegeven zou hebben tot het eindig maken van de overgangsbepalingen. Op mijn vraag of men het dan gelezen had kreeg ik niet echt antwoord. Daarom heb ik het nog maar eens opgestuurd.

Ook de hoogte van bedragen die ik noemde werd in twijfel getrokken, dus daar heb ik dan maar de offerte voor opgestuurd (hydraulisch stuurwerk).

Het gaat er natuurlijk om dat dat rapport K plus V ons niet voldoende helpt. Dus heb ik toch een soort **toespraakje gehouden**:

In 2008 ben ik betrokken geweest bij de totstandkoming van het rapport "een goede toekomst voor het kleine schip". De bedoeling was het kleine schip te behouden, en wel specifiek: de verschillende scheepstypes. Vanaf dat moment werd mij duidelijk dat de CCR regelgeving de doodsteek is voor het oudere schip.

Via internet hebben we een rapport gevonden waaruit blijkt dat iedereen in 2001 wist of zou kunnen weten dat kleinere, oudere schepen hier niet aan konden voldoen en zouden worden gedwongen te verdwijnen. Dat rapport is nota bene in opdracht van de CCR gemaakt

Dit rapport lijkt er niet te mogen zijn.

Degenen die het hadden wilden het niet aan ons geven

De politici leken niet van het bestaan ervan te weten

De CCR in Straatsburg reageerde ook niet toen ik het bestaan van dit rapport aanhaalde.

Ook op deze plek heb ik er aan gerefereerd en toen werd nota bene gezegd dat juist door dat rapport de eindigheid van de overgangsbepalingen is vastgesteld. Daarmee zegt de Nederlandse delegatie dat men willens en wetens heeft meegewerkt aan een voorstel tot koude sanering van kleinere en/of oudere schepen.

Verder zwijgt men het rapport gewoon dood.

Nooit ging er iemand inhoudelijk op dat rapport in. Men sprak het niet tegen, men doet gewoon of het er niet is. Waarom is dat zo?

Nu ligt er een nieuw rapport, op initiatief van de Nederlandse delegatie. Op dat rapport is een brief gekomen ondertekend door alle bonden. Waarom? Omdat dat rapport als waarheid aanvaardden alsnog een koude sanering voor vele (kleinere) schepen betekent. En nu gebeurt er weer hetzelfde: We doen gewoon net of die brief nooit geschreven is.

In Straatsburg deed men in 2009 heel verbaasd toen ik vertelde dat de kleinere schepen door hun toedoen gingen verdwijnen. Dat kon niet de bedoeling zijn. Een vergadering gehouden in oktober en in februari ligt er nog geen verslag. Brieven en mails gestuurd...in augustus was het er dan al, gedateerd: februari.

In 2010 was er, in tegenstelling tot de gemaakte afspraak geen mogelijkheid om het verslag te bespreken.

Niemand leek meer te weten wat men mij het jaar daarvoor beloofd had: "kom volgend jaar terug en dan zullen we laten zien wat we eraan gedaan hebben". Vervolgens vraagt ESO ondersteund door EBU aan diezelfde CCR om terug te komen op hun besluit op deze wijze met de regels om te gaan. Men stelt voor de oude werkwijze te hanteren: bij om- ver of nieuwbouw aan nieuwbouweisen voldoen.

Daar is de CCR niet op in gegaan.

Tijdens de eerste bijeenkomst in Straatsburg is er een crisishardheidsclausule gekomen. Ik dacht in mijn naïviteit dat men dan tenminste tijd had om de zaken te herzien. Maar in de voorbereidende vergaderingen kom ik dit als agendapunt nauwelijks tegen. En met moeite sleept de delegatie er nog een jaartje respijt uit.

Ondertussen gaan de verschillende landen heel verschillend met deze regels om. Mag niet, kan niet, gebeurt toch. De Nederlandse vloot kleine schepen is hard aan het verdwijnen.

Op mijn vragen hierover reageert de heer Korvink met het antwoord dat er misschien geen plek is voor onrendabele schepen. Welke schepen zijn hier nu het meest onrendabel?

De minister spreekt over schepen vanaf 1000 ton die best bestaansrecht hebben, de kleinere schepen daarmee doodleuk afschrijvend.

Dit alles is in strijd met alles waar de CCR ooit voor is opgericht.

Ze veroorzaakt juist een oneerlijke concurrentiepositie van het kleine schip tegenover haar concurrent, de vrachtwagen.

Over de tol die Duitsland in wil voeren heb ik ze overigens nog niet gehoord!

Overall trof ik dovemansoren aan. Het zou wel meevallen, een goed onderhouden schip heeft geen probleem, met stroop vang je meer vliegen dan met azijn etc.

Pas als de pers er aan te pas komt lijken politici en collega-bonden wakker te worden.

En wat doet Nederland?

Er wordt tegen mij gezegd dat ik de vertegenwoordigers van de andere landen maar eens moet mobiliseren. Maar waarom? We hebben een Nederlandse secretaris van de CCR we hebben een Nederlandse vice-voorzitter. Er is een Rijnvaartcommissaris. Die horen voor de belangen van Nederland op te komen. Nederland distributieland. Dat geldt niet alleen voor de mooie grote nieuwbouwschepen, dat geldt ook voor milieuvriendelijk van deur-tot-deur vervoer van het kleinere schip. Nederland hoort het Witboek te lezen en dan ziet ze dat er een streven is vervoer over de weg te laten verplaatsen naar vervoer over water en spoor.

En wat gebeurt er? Men vindt dat men niets kan doen tegen deze zinloze koude sanering van onvervangbare schepen. We hebben liever tienduizenden extra vrachtwagens op onze wegen dan ruzie binnen de CCR.

We mogen niet terugkijken heb ik begrepen, we moeten vooral vooruit.

Van vertegenwoordigers van andere bonden krijg ik te horen dat men daar ook tegen de (ROSR) regelgeving van de CCR is. Maar dat is dan ook de enige plek waar ik dat hoor.

Ik ben het eigenlijk ronduit zat. Niemand kan meer zeggen dat je niet weet wat er speelt. Niemand kan meer zeggen dat het wel mee zal vallen. We hebben absoluut geen tijd meer. Iedere schipper met een ouder schip die tegenslag te verduren heeft gooit de handdoek in de ring omdat die CCR eisen als een zwaard van Damocles boven ons hoofd blijft hangen.

Ik weet dat er individuen zijn die echt hun best doen ons tegemoet te komen. Maar zoals het nu gaat is het niet genoeg, en daar zouden de aanwezigen die hier zitten dat ook eens luid en duidelijk steun aan moeten verlenen. Zo gaat het niet langer!

Ik heb de indruk dat de totale gang van zaken voor sommigen toch een eye-opener is.

Naar daarnaast: Als reactie hierop zegt de heer Mensink dat wij toch ook ons schip in andere landen kunnen laten keuren. Wij zeggen dat dat niet de bedoeling moet zijn, en dat het niet gaat om hoe wij rommelen met regels, maar dat de regels moeten kloppen.

Uiteindelijk stel ik voor om toch een plafond te vragen voor de toekomst. De heer Huyser zegt dat alle creatieve ideeën welkom zijn, wat hem betreft. De heer Mensink zegt dat dat plafond dan een paar ton dient te beslaan (zucht...)

Tot zover....niet compleet maar wel de essentie volgens mij

Actie met betrekking tot de CCR

Het was een pittige vergadering op 17 april waar Ron en Paul namens de ASV aan deelnamen. Kennelijk blijft de Nederlandse delegatie zich inzetten om wat aan de ROSR te doen.

Er is sprake van bilaterale gesprekken (als eerste met Duitsland, de rest volgt nog begrijp ik). Hoe Duitsland heeft gereageerd is mij niet bekend.

In het vorige overleg heeft men mij gevraagd met harde feiten te komen. Dat hebben wij inmiddels gedaan.

- Een lijst met plaatsnamen in Nederland die onbereikbaar worden voor vervoer over water hebben wij op diverse plekken neergelegd.
- Een rapport van de SP verscheen vervolgens daarover "de kleine binnenvaart in zwaar weer".
- Daar kwamen dan weer vragen van in het AO van 19 januari daarover
- waarover in de pers ook op gereageerd is.
- Vervolgens zijn we op de televisie verschenen (Hart van Nederland),
- de radio (TROS Nieuwsshow),
- krantenartikelen in oa Tubantia (zinloos aanpassen kanaal aan schepen tot 700 ton, bestuurders die toch vervoer over water willen) en de Leeuwarder courant.
- Een groot internetartikel in de Groene Amsterdammer. Kortom: genoeg bewijsmateriaal dat het hier leeft zou ik zo zeggen.

Verder:

Hebben we de diverse politici van de vaste Kamercommissie aangeschreven waarbij we inmiddels afspraken hebben voor gesprekken hieromtrent. Zelfs Sander de Rouwe (CDA) geeft nu toch aan dat deze onzinnige regelgeving die onnodig de binnenvaart op kosten jaagt niet zou moeten. Wat ons betreft een doorbraak. Kortom: men vroeg ons om munitie voor de CCR, die hebben we geleverd.

Vervolgens komt er een reactie vanuit het ministerie op de vraag van de ASV: wat gaat de delegatie er nu mee doen? Daar hebben wij dan weer op gereageerd. Die mailwisseling vind je hieronder samengevat. :

Het ministerie schrijft het volgende:

"We willen een aantal overgangsbepalingen (de bepalingen door kplusV ingedeeld in een van de twee "hogekosten kwadranten") opnieuw aan de orde stellen. Of dat gaat lukken hangt van een groot deel af van de bereidwilligheid van de andere delegaties. Daar wordt door ons op dit moment hard aan gewerkt."

Reactie ASV:

Tijdens het OTNB overleg hadden Ron en Paul namens de ASV de door alle bonden ondertekende brief met opmerkingen over dat K plus V rapport bij zich. Ze hebben het niet ingebracht omdat hun overtuiging was, net als de mijne, dat je het rapport wil gebruiken om de deur op een kier te zetten. Wij wilden niet de zaak op de spits drijven omdat we het gevoel hebben dat er stappen worden gezet. Maar in de tekst die je nu schrijft lees ik toch iets anders. Daar ga ik me dan weer ernstig zorgen over maken want we hebben weinig bereikt als we alleen de uitkomsten van dat rapport aanhouden. Ik denk aan het dubbel hydraulisch stuurwerk wat zeker aan de orde is geweest maar niet vernoemd is om maar een voorbeeld te geven. Schrijnender vind ik dat er constant geroepen wordt hoe belangrijk het is dat de bonden samenwerken en als dat 1 keer gebeurt en er ligt iets dat men kennelijk niet welgevallig is wordt het als niet geschreven beschouwd.

We hebben ons nu op de vlakte gehouden maar die brief is er, hij staat niet voor niets op de site van de ASV.

Bovendien wijs ik je er maar weer eens op dat er ook een Duits rapport ligt, wat voor mij eigenlijk alles zegt. De regels zijn onnodig en ze zorgen ervoor dat de kleinere schepen gaan verdwijnen.

Je antwoord past in de geluiden die ik de laatste tijd hoor, alsof de Nederlandse delegatie, net als de minister, de schepen onder de 1.000 ton niet meer meeneemt als een schip voor de toekomst. In die zin zullen we dus nog steeds ons best moeten doen om ook de Nederlandse politici te overtuigen. Dat werd maar al te duidelijk uit het AO van 19 januari 2012.

Het ministerie schrijft vervolgens:

"Wat nu van belang is, is dat het bedrijfsleven in bijvoorbeeld Duitsland, nu ook de Duitse overheid eens opzoekt om daar het probleem onder de aandacht te krijgen. Frankrijk, België, Zwitserland idem

dito. Ik waardeer dan ook dat je actie onderneemt richting pers en politici in Nederland, maar de Nederlandse delegatie is al volop bezig. Ik heb de indruk dat de focus van het bedrijfsleven beter op de andere delegaties gericht kan worden.”

Reactie ASV:

Ik denk dat ik in het gedeelte hierboven al heb laten zien dat het ook nog heel erg nodig is de Nederlandse politici te overtuigen. Ik denk dat Nederland zich er ook het meest druk om zou moeten maken. Zoals ik al eerder aangegeven heb regelt Frankrijk het op de eigen manier. Kan niet, mag niet, gebeurt toch. Dat is makkelijk te controleren. De Nederlandse delegatie zou de Franse daarop aan moeten spreken, dat ligt niet in mijn competentie. Belangrijk is dat de bond : La Glissoire wel degelijk de CCR regels aan de orde heeft gesteld tijdens eerdere acties rond de crisis. Maar diezelfde bond zegt nu tegen ons “wij hebben geen probleem”. Wat wil je dat ik daar aan doe? Ik maak het kenbaar, niet alleen bij jou ook in de pers. Ieder doet wat ‘ie kan. Mijn mogelijkheden zijn beperkt.

De Duitsers hebben nauwelijks een vloot kleine schepen, een heer Jaegers die goed in het zadel zit bij de EBU en er echt niet mee zit als zijn Oost-europese concurrenten zo verdwijnen. De Zwitsers hebben helemaal geen boodschap aan ons, bij gebrek aan kleine schepen en bij de Belgen is het merendeel al verdwenen. Bovendien hebben die constant geroepen dat ze een regeringscrisis hebben en dus geen actie kunnen ondernemen (dat moet nu anders zijn). De VBR heeft ons wel zeker gesteund. De voorzitter van de Bond van Eigenschippers echter, is nu ook voorzitter van de ESO, die runt een boekhoudkantoor en daarmee is iedereen meteen lid, heeft nooit een vergadering waarop de leden iets kunnen zeggen, en die denkt dat je makkelijk een nieuwe spits kunt laten bouwen voor een miljoen en dat dat nog rendabel te exploiteren is ook. Dus daar hoeven we niets van te verwachten. Toen ik in Straatsburg was viel me op dat vele aanwezigen interessante functies hadden maar bitter weinig wisten van de zaken die zich in de binnenvaart afspeelden.

Dus denk ik dat als het een Nederlands belang is dat dit niet zo doorgaat, dat Nederland daar dan maar alles aan moet doen om het tegen te houden. Jij vroeg me munitie, ik heb het gegeven, ik ga er vanuit dat dat allemaal niet voor niets is geweest.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

Voorbespreking Plenair

Onderwerp: voorbespreking Plenair aanvulling

Naar aanleiding van het overleg voorbespreking plenair wil ik u wederom bedanken voor de open wijze waarop de vergadering verliep. Het is wel bijzonder teleurstellend dat zo'n groot deel van het (varend) bedrijfsleven op zo'n belangrijk overleg afwezig is.

Daarnaast wil ik van de gelegenheid gebruik maken om u allen dit toe te zenden. Dit, naar aanleiding van het feit dat de heer Mensink stelde, tijdens dat overleg, dat de offerte die ik noemde gezien de kosten van een dubbel hydraulisch stuurwerk overtrokken zou zijn. Ik wil u er op wijzen dat dit bedrijf erkend moet zijn door de CCR, de werkzaamheden worden dan ook niet op een werf verricht, zoals de heer Mensink suggereerde. Ik durf te beweren dat er vele bedrijven zijn die nog veel meer rekenen. Zo had de vice voorzitter van de VBR (de heer Verbergh) al een bedrag van 60.000,- op gekregen, toen hij zijn stuurwerk liet keuren en men zei (in Nederland) dat hij niet voldeed (CCR) omdat er nu al een dubbel stuurwerk moest zijn. Dankzij de crisishardheidsclausule liep dat voor hem niet volledig uit de hand (kunt u allemaal controleren).

Te vaak heb ik inmiddels gehoord dat wij zouden overdrijven of iets dergelijks. Keer op keer bewijs ik dat dat niet zo is. Ik zou graag nu van de heer Mensink zien dat hij aan kan tonen dat ik mij vergis. Dan zijn wij allemaal gerustgesteld.

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma, ASV

Onderwerp: RE: voorbespreking Plenair aanvulling

Naar aanleiding van de voorbespreking CCR stuur ik, misschien ten overvloede, het Duitse rapport uit 2001 en een vertaling en samenvatting van een voormalig lid van de denktank van de ASV.

Wij blijven de indruk houden dat het niet bij iedereen bekend is, daarom stuur ik het toch nog maar eens op.

Conclusie: in 2001 wist men al dat het bestaande schepen verplichten om aan nieuwbouweisen te voldoen zou leiden tot een koude sanering. De kosten overstijgen verre de waarde van de schepen, bovendien is het technisch onmogelijk.

Men wist ook dat er geen enkele reden was om bestaande schepen er aan te laten voldoen.

Cijfers uit het rapport

Er zouden totaal zo'n 123.000 aanpassingen moeten gebeuren en wel gemiddeld 11,4 per schip. Volgens deze berekening was er in 2000 geen enkel schip in de vaart dat aan alle voorwaarden voldeed.

Van de 123.000 aanpassingen waren er 25.000 op motorisch of ander technisch gebied.
(Machinenbauliche Anforderungen)

Geraamde gemiddelde kosten per aanpassing DM 44.000,00 dus $11,4 \times 44.000 = 501.600$ DM
Voor manoeuvreereigenschappen rekent men zelfs circa DM 300.000,00 per geval. Dus $11,4 \times 44.000 + 300.000 = 801.600$ DM kostte dat in 2001.

Daarbij aangetekend; hoe kleiner/ ouder het schip, hoe duurder.

Bij meerdere aanpassingen per schip zouden de kosten niet meer economisch verantwoord zijn en uiteraard aanleiding zijn tot uittreden uit de markt.

Dat staat er zo zwart op wit, dus iedereen wist dit al.

Dus als er nu nog steeds beweerd wordt dat juist naar aanleiding hiervan die einddata zijn ingevoerd kan ik niet anders dan de conclusie trekken dat men bewust aangestuurd heeft op een koude sanering.

Met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma, ASV

Reactie van de Algemeene Schippers Vereeniging

op de beantwoording van Kamervragen van het lid Bashir (SP) over de analyse van ING Economisch Bureau over de binnenvaart door de minister, mevrouw Schultz.

Betreft: Datum 5 april 2012 Betreft Kamervragen van het lid Bashir (SP) over de analyse van ING Economisch Bureau over de binnenvaart (ingezonden op 19 maart 2012).

Vraag 1

Deelt u het standpunt van het Economische Bureau van ING dat de vrije markt in de binnenvaart niet werkt? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 1 van de minister

ING Economisch Bureau concludeert niet dat de vrije markt in de binnenvaart niet werkt. Wel stelt men dat de binnenvaart een aantal kenmerken heeft die haar economisch kwetsbaar maken. Daarmee bevestigt het rapport van ING Economisch Bureau de analyse die de Binnenvaartambassadeur eind 2010 op verzoek van mijn ambtsvoorganger maakte. In zijn rapport concludeerde de Binnenvaartambassadeur dat voor de langere termijn een structuurversterking in de binnenvaart noodzakelijk is. Deze moet de sector weerbaarder maken tegen conjuncturele marktschommelingen. Net als ING Economisch Bureau wees de Binnenvaartambassadeur onder meer op het belang van betere samenwerking tussen marktpartijen, om zo de krachten te bundelen. Het door mij ingestelde Transitiecomité Binnenvaart werkt momenteel aan de aanbevelingen van de Binnenvaartambassadeur.

Reactie vanuit de ASV op antwoord 1,

De binnenvaartambassadeur deed zijn aanbevelingen eind 2010, toen de markt een sterk stijgende trend liet zien, ook voor de komende jaren. Nu, 2012, is er sprake van een dubbele dip. Wachten op een structuurversterking vanuit de markt op de lange termijn maakt de binnenvaart economisch nog kwetsbaarder. Het door de minister aangestelde transitiecomité is haar eerste jaar voornamelijk bezig geweest met structuurversterking in de binnenvaartorganisaties, in mindere mate met de andere 9 aanbevelingen van de binnenvaartambassadeur.

Bovendien staat er in het ING rapport toch het volgende:

“Structureel gezien is het probleem van de binnenvaart dat de markt door de combinatie van een zwakke machtspositie en een (te) groot ondernemingsrisico van bedrijven niet goed functioneert.”

Dit is geen nieuw geluid. Al ten tijde van het rapport van Rome is duidelijk geworden dat deze sector nooit volgens de ‘normale’ economische principes kan functioneren in een vrije markt. Het terugverwijzen naar “de sector” doet de zaak geen goed. Men weet ongetwijfeld hoe men deze sector de gereguleerde markt heeft afgenomen waarbij de krachten wel degelijk gebundeld waren. Nu wijst men naar de sector maar laat dezelfde sector met lege handen staan omdat geen vorm van marktordening “mag”. Na tijden te hebben gezegd dat “de markt zijn werk moet doen” (onder andere door mevrouw Huizinga) zou men nu toch tot de conclusie moeten komen dat dat in deze sector kennelijk niet werkt, en er andere middelen nodig zijn. Men zou de uitspraak van de ING in deze ter harte dienen te nemen.

Vraag 2

Deelt u de analyse van het Economische Bureau van ING over de kwetsbare positie van zelfstandige schippers? Zo nee, hoe is het dan volgens u gesteld met de positie van de kleine schippers?

Antwoord 2 van de minister

Het rapport geeft aan dat door de sterke versnippering in grote delen van de binnenvaartsector de zelfstandige schipper in de droge ladingvaart te maken heeft met een groot ondernemingsrisico en beperkte onderhandelingsmacht. Ook hierin komt de analyse van ING Economisch Bureau overeen met die van de Binnenvaartambassadeur. Zowel ING Economisch Bureau als Binnenvaartambassadeur pleiten voor een structuurverandering in de sector. Ondernemers kunnen hier iets aan doen door krachten te bundelen en meer samen te werken, zoals hierboven beschreven. Overigens concludeert het rapport van ING Economisch Bureau dat niet de hele binnenvaart slecht

rendeert. Het zijn juist de kleine schepen (< 1500 ton) die door aanzienlijk lagere financieringslasten het hoofd redelijk goed boven water kunnen houden, aldus het rapport.

Reactie ASV Op antwoord 2,

De grote versnippering van de binnenvaart is afgedwongen door de (destijds) verantwoordelijke politici. Tenslotte heeft men bewust de marktordening die er was verboden. Men heeft daarna gestimuleerd dat er samenwerkingsverbanden kwamen, middels subsidies. Die samenwerkingsverbanden werken uiteindelijk op dezelfde wijze als de bevrachters die er al waren, waardoor de schipper nog meer gemangeld wordt. De beloofde markttransparantie is er niet gekomen, de beloofde evaluatie van het afschaffen van de evenredige vrachtverdeling ook niet. Toch waren dit voorwaarden waarop de, onder schippers bekende, "schippersbeurs" werd afgeschaft. De manier om werk aan te trekken voor bevrachtungskantoren en samenwerkingsverbanden is namelijk door het onderbieden van tarieven ten opzichte van de concurrent. Aan de individuele schippers dan de taak om de vervoersprijs te accepteren. Het goed renderen van kleine schepen is een moment opname. Door de CCR regelgeving en roep om te investeren in duurzaamheid en minder luchtvervuiling is die rentabiliteit voor de komende jaren zeer onzeker. Bovendien is dit een uitspraak in verhouding tot (de slechte situatie van) de grotere schepen. Dat betekent nog niet dat het goed gaat. In 2008 werd tenslotte al in het rapport "behoud van het kleine schip" geconstateerd dat de kleinste schepen moeite hadden rendabel te zijn. En dat was in wat we nu "de goede tijd" noemen.

Vraag 3

Deelt u de mening dat, terwijl de kleine schepen massaal gesloopt worden, deze tegelijkertijd keihard nodig zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u de kleine schipper helpen?

Antwoord 3 van de minister

Zoals ik in mijn brief van 16 november 2011 (Kamerstuk 30 523, nr. 67) al aangaf, is het aan de markt te bepalen voor welke categorieën schepen op basis van een renderende exploitatie voldoende perspectief bestaat. Het door de binnenvaartsector opgestelde rapport "Plan van aanpak Klein Schip, een nieuw perspectief voor de FlexFleet", dat ik uw Kamer op 16 november jl. aanbood, stelt terecht dat marktpartijen zelf primair verantwoordelijk zijn voor het creëren van een levensvatbare toekomst voor het kleine schip. Het plan van aanpak heeft daartoe een groot aantal aanbevelingen gedaan. Zoals ik in mijn brief aan uw Kamer reeds aangaf, zie ik een rol voor de rijksoverheid daar waar regelgeving de rentabiliteit en exploitatie van het kleine schip onnodig negatief beïnvloedt.

Reactie van de ASV op antwoord 3,

De minister schrijft: "..... is het aan de markt te bepalen voor welke categorieën schepen op basis van een renderende exploitatie voldoende perspectief bestaat." De sloop van die schepen echter is, zoals het rapport ook aangeeft, niet het gevolg van de mate van rendement van die schepen ten opzichte van de rest van de binnenvaartmarkt. Maar het gevolg van de overcapaciteit in de grotere segmenten gecombineerd met de CCR eisen, waar een minister lid van een partij die zich hard zegt te maken tegen onzinnige regelgeving, zich juist tegen teweer zou dienen te stellen. Nu wordt de, op dit moment, meest levensvatbare tak van de binnenvaart vervangen door vervoer over de weg. Uit het antwoord van de minister moeten wij de conclusie trekken dat de minister zelf geen verantwoordelijkheid wenst te nemen betreffende het (noodzakelijke) voortbestaan van de verschillende typen scheepsgroottes in de binnenvaart, en de gevolgen die het verdwijnen daarvan heeft voor congestie op de weg, milieu en (verkeers)ongevallen. Dit, terwijl er toch een convenant is afgesloten met de binnenvaart waarbij de doelstelling was dat de vaarwegen in de haarvaten voor en door de binnenvaart bereikbaar zouden blijven. Heeft de minister dan geen enkele verantwoordelijkheid ten opzichte van het behalen van de doelstellingen zoals genoemd in het witboek vervoer? Kortom, het begint er op te lijken dat hier sprake is van marktisme waarbij werkelijk alles overgelaten wordt aan "de markt", die daar overigens geen instrumenten bij krijgt, ongeacht de consequenties.

Het rapport "plan van aanpak klein schip" is in het AO van 19 januari jl. niet, of nauwelijks, behandeld. Is de minister nog van plan om dit nog met kamer te bespreken? Of wil de minister uitwerkingen van de aanbevelingen ook aan het transitiecomité uitbesteden? In de tijd dat de sector dit zelf moet

gaan uitwerken en opzetten, eind 2014, is waarschijnlijk de vloot van schepen onder de 1000 ton gehalveerd. Bovendien wil de ASV u er nogmaals op wijzen dat dit plan van aanpak niet gericht is op het behoud van het bestaande kleine schip. Zoals de ASV u al middels een reactie heeft doen toekomen is dit rapport tot stand gekomen buiten de betreffende groep schippers om, en gericht op innovaties en dergelijke waar bestaande kleine schepen niets aan hebben om hun kans op voortbestaan te vergroten. Daarnaast wil de ASV nogmaals de aandacht vestigen op het feit dat de minister in de antwoorden op 19 januari jl. hieromtrent duidelijk maakte dat er wat haar betreft slechts een toekomst was weggelegd voor schepen > 1.000 ton. Is de minister zich bewust van het feit dat zij daarmee grote delen van Nederland "binnenvaartvrij" maakt en afhankelijk van vervoer over de weg met alle gevolgen van dien? De ASV is teleurgesteld dat een minister van infrastructuur en milieu in haar antwoord geen moment uitdraagt dat zij in deze een verantwoordelijkheid heeft tegenover Nederland als maatschappij en distributieland en tegenover de (toekomstige) bevolking van Nederland in het kader van de zorg voor "goed rentmeesterschap?"

Gelukkig spreekt de minister ook over de "rol voor de rijksoverheid daar waar regelgeving de rentabiliteit en exploitatie van het kleine schip onnodig negatief beïnvloedt."

De ASV is dan ook zeer benieuwd wat de stappen van de minister in deze zullen zijn. Tenslotte weet de vaste Kamercommissie inmiddels al enkele jaren dat de bestaande schepen (door de CCR) aan nieuwbouweisen moeten voldoen en dat inmiddels aangetoond is (door een rapport in opdracht van diezelfde CCR) dat dat niet kan en ze daarmee dus zullen gaan verdwijnen. We weten inmiddels ook dat die verdwenen kleine schepen vervangen zullen worden door duizenden extra vrachtwagens op de weg.

Vraag 4

Bent u bereid de crisis uit te roepen voor de binnenvaart zodat eindelijk de maatregelen (zoals bodemtarieven en marktregulatie) kunnen worden genomen die nodig zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 van de minister

Een lidstaat kan, onder verwijzing naar Richtlijn 96/75/EG, de Europese Commissie verzoeken passende maatregelen te nemen in geval van een ernstige verstoring van de markt. De Europese Commissie besluit vervolgens, na consultatie van de lidstaten, of inderdaad sprake is van een dergelijke ernstige marktverstoring. Mijn ambtsvoorganger heeft op 12 november 2009 volgens deze procedure de Europese Commissie verzocht voor de droge lading vaart „de crisis uit te roepen“. De Europese Commissie heeft besloten hieraan geen gevolg te geven, omdat er volgens de Commissie geen sprake was van een ernstige verstoring van de markt, zoals geformuleerd in de Richtlijn. Het Nederlandse verzoek werd overigens ook niet gesteund door de andere binnenvaartlanden. De Kamer is hierover per brief van 16 maart 2010 geïnformeerd (Kamerstuk 32 123 XII, nr. 47). Het rapport van ING Economisch Bureau geeft geen nieuwe argumenten die de Europese Commissie tot een andere afweging zouden kunnen brengen. Een nieuwe gang naar Brussel acht ik dan ook niet zinvol.

Reactie ASV Op antwoord 4,

In november 2009 was nog niet in beeld gebracht hoe diep en structureel de problemen zijn in de binnenvaart. Het ING rapport van januari 2011 sprak over vijf 'overbruggingsjaren'. Het recente rapport spreekt over een vertraging van twee jaar in het herstel van de binnenvaart. Herstel is er wel, maar niet voldoende om te zeggen dat er geen crisis is in de binnenvaart. Die crisis is op basis van de marktprognoses en de structurele overcapaciteit nog steeds aanwezig. Het lijkt de ASV dat de ING middels dit schrijven heeft aangegeven dat er (inmiddels) wel degelijk sprake is van een ernstige verstoring van de markt, en wel door een gecreëerde overcapaciteit van vele grote nieuwbouwschepen. In 2008 waren er nog geen 300 schepen > dan 1.500 ton, inmiddels zijn dat er ongeveer 900, en dat aantal neemt nog steeds toe.

Bovendien schrijft de ING ook het volgende "Waar de weg naar herstel begin vorig jaar nog duurzaam leek te zijn ingeslagen, heeft de Europese schulden crisis roet in het eten gegooid. " Daaruit blijkt toch ook dat hier inmiddels sprake is van een ernstige verstoring van de markt

Vraag 5

Bent u bereid de adviezen van het Economische Bureau van ING serieus te nemen en te betrekken bij de verdere afhandeling van uw toezegging aan de Tweede Kamer om onderzoek te doen naar bodemtarieven in andere lidstaten?

Antwoord 5 van de minister

Ik heb met belangstelling kennisgenomen van de informatie die door ING Economisch Bureau in zijn rapport verstrekt is. Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 19 januari 2012 ben ik bezig in beeld te brengen in hoeverre bij andere lidstaten sprake is van het hanteren van bodemtarieven.

Reactie ASV Op antwoord 5,

Bij de voortgangsrapportage kijkt de ASV reikhalzend uit naar uw bevindingen.

Bij de wetten in Frankrijk en België wordt gerefereerd aan het niet mogen vervoeren beneden kostprijstarieven. Nog los van het feit dat in die landen daar wetten over bestaan zou het goed zijn, zeker in deze tijden waarbij we toch zorgvuldig met het milieu en mensenlevens zeggen om te gaan, dat Nederland daar ongeacht wat andere landen doen zelf stelling in durft te nemen.

Onze conclusie: De minister maakt het zichzelf wel erg makkelijk. Het klinkt als een herhaling van datgene wat de minister in het AO van vorig jaar heeft verteld. De conclusie moet zijn dat de minister alles af laat hangen van het transitiecomité, kortom; de minister neemt zelf geen enkele eigen verantwoordelijkheid in deze. Ondertussen komen de contouren van het te vormen transitiecomité in zicht waarbij duidelijk wordt dat daar zoveel tegenstrijdige belangen in vertegenwoordigd zijn (reders, particulieren, verladers) dat wij daar geen spectaculaire acties van kunnen verwachten om de belangen van deze specifieke groep binnenvaartondernemers te behartigen.

Daarom roept de ASV allen die het belang van het voortbestaan van vervoer over water en specifiek van het deur-tot-deur vervoer via de haarfaten van de vaarwaters op hun eigen verantwoordelijkheid te nemen en de minister te vragen hier structureel een beleid op te maken.

Wij danken u bij voorbaat hartelijk voor uw aandacht

Namens het bestuur van de ASV

Toekomst van de Europese binnenvaart

Dinsdag 29 mei jongstleden was er een bijeenkomst in Brussel “ The future of European Inland Shipping” genaamd, georganiseerd door de heer van Dalen (MEP= member of the European Parliament)

Bouke, David en ik waren daarbij aanwezig. Er waren nogal wat sprekers, en er was vanuit de SP ook gevraagd of de ASV mocht spreken maar daar was volgens de heer van Dalen geen tijd voor. Sterker....men moest de ASV vooral vertellen dat het niet over de binnenvaartmarkt gaat maar over infrastructuur.” Komt er toch iemand van de ASV dan kan die mijnheer of mevrouw een vraag stellen aan de sprekers, dat is het dan.” . Kortom...heel erg welkom voelden we ons niet.

De bijeenkomst was, zoals te verwachten, vooral gericht op wat er allemaal nog mogelijk is aan nieuwbouwprojecten in Europa. Genoemd de TEN-T's (Trans European Transport Network). Hierbij gaat het erom dat er een aantal grote corridors zijn. Tot voor kort was infrastructuur louter een nationale aangelegenheid. Nu wil men een netwerk dat land- zee en luchttransport integreert (binnenwateren worden niet genoemd!). Om goederen en mensen zo optimaal mogelijk te vervoeren moeten de “missing links” aangepakt worden. Deze bijeenkomst moest een discussie mogelijk maken om te bespreken waar die missing links zich bevinden, zoals bijvoorbeeld tussen Zwitserland en Zuid-Frankrijk, en het Noord-Oosten van Nederland en het Mittellandkanaal. Het blijkt dat Kees de Vries zelfs een wens heeft een kanaal tot aan Venetië tot stand te laten komen.

Gelukkig waren er ook meer reële geluiden. Het was goed te constateren dat erkend wordt dat de binnenvaart vaak helemaal niet meegenomen wordt als bestaand iets. Een mooi voorbeeld gaf Isabelle Ryckhost, Directeur van de Europese federatie van binnenhavens. Zij gaf aan hoe projectontwikkelaars huizen aanbieden waarbij op de foto nergens de bestaande haven te zien is. Dan begrijp je wel wat er gebeurt als mensen zo'n duur huis hebben gekocht en blijkt dat er een haven is met de nodige geluidsoverlast.

Omdat er na de presentaties nog ruimte was om vragen te stellen hebben wij aan de orde gesteld dat men niet louter moet investeren in groot en nieuw maar tegelijkertijd moet behouden wat goed is en onvervangbaar. De helft van het vaarwegennet van 40.000 km, zo'n 20.000 kilometer is geschikt voor schepen tot 1.000 ton. Dat typische deur-tot-deur vervoer wordt bedreigd door ernstig gebrek aan onderhoud. We hebben als voorbeeld Peugeot gegeven die gestopt is met vervoer over water omdat het Canal du Centre door achterstallig onderhouden ieder jaar voor maanden gestremd is.

De heer Venderhaegen (MOVE, Europese commissie) gaf als antwoord dat de landen zelf verantwoordelijk zijn voor onderhoud van hun vaarwegen. De Europese commissie probeert met grote investeringen de binnenvaart te promoten. Ons antwoord was dat juist door die investeringen (Seine Nord) er geen onderhoud meer wordt gepleegd aan de kleine vaarwegen, omdat dat geld gereserveerd wordt voor het Seine-Nord project. Wij moeten de individuele landen maar aanspreken, zegt men. Wij reageerden daarop door te zeggen dat het effect in strijd is met het witboek omdat juist de kleine vaarwegen verdwijnen en dat werk dus nu over de weg gaat,(dat is niet ontkend) en dat we ons af moeten vragen of al die grote projecten echt wel is wat we willen, en of dat echt wel nodig is. Vooral dat laatste vond niet iedereen leuk om te horen. Kees de Vries wist wederom te vertellen dat als eenmaal die grote kanalen er zijn het voor de kleine binnenvaart vanzelf goed komt (waar hebben we dat vaker gehoord?).

Vlak na deze bijeenkomst horen wij dat de heer Hollande in zijn onmetelijke wijsheid besluit dat inderdaad eerst de bestaande vaarwegen in Frankrijk maar eens goed onderhouden moeten worden (en ge-upgrade) alvorens men te hard van stapel loopt in verband met het Seine Nord project. Zou hij ons gehoord hebben?

Sunniva

Hierna hebben we nog een overleg gehad bij Die Linke, het kantoor van Sabine Wils, lid van het Europese parlement die veel doet met vervoer. Daar hebben wij uitgelegd wat de problematiek is in de binnenvaartsector. We ontvingen een luisterend oor, naderhand heeft de ASV nog in 1 A-4 kort en krachtig de belangrijkste punten opgestuurd (Engelstalig). Wat zij voor ons kunnen betekenen weten

wij niet maar ons doel is ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen op zoveel mogelijk invloedrijke plaatsen weten van de stand van zaken in de binnenvaart.

Verlag OTNB 17 april 2012.

Op 17 april jl. was er op het ministerie van Infrastructuur en Milieu een Overleg Nautiek en Techniek Binnenvaart (OTNB). Namens de ASV waren daar Ron Breedveld en Paul Markusse aanwezig. Dit OTNB was ter voorbereiding van de CCR comité vergaderingen politiereglementen en reglement van onderzoek. Tijdens het OTNB zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen.

- dode hoek in het RPR en het R.O.S.R.
- harmonisatie CEVNI met RPR en BPR
- verwerking en bekendmaking reddingsvestplicht
- toepassing van LNG in de binnenvaart
- dienstinstructies dubbelplaten
- de RIS strategie
- AIS en de RIS strategie
- de R.O.S.R overgangsbepalingen

Dit zijn onderwerpen die wat uitgebreider besproken zijn. De onderwerpen RIS strategie, AIS en de RIS strategie en de R.O.S.R. overgangsbepalingen zijn ook ter sprake gekomen op de voorbespreking plenaire vergadering CCR 24 mei jl. Verder zijn er een aantal onderwerpen voorbijgekomen waar weinig vooruit gang in is of waarvoor verslagen nog ontbreken.

- het reduceren van brandstofverbruik en emissies in de binnenvaart
- de duurzaamheid van de binnenvaart
- bijeenkomst Commissie van Deskundigen van de CCR en de EU
- een Belgisch voorstel ter vereenvoudiging van het certificaat van onderzoek.

Dode hoek in het RPR en het R.O.S.R.

Regelgeving voor de dode hoek van binnenvaartschepen komt bij de CCR terug in het RPR en het R.O.S.R. Voor het RPR zal er in Straatsburg alleen gesproken worden over de dode hoek vooruit die veroorzaakt wordt door lading. Inhoudelijk zal daar niet gesproken worden over de zijdelingse dode hoek en het gebruik van hulpmiddelen als camera's en radar. Dit inhoudelijke komt terug op de najaarsvergadering. De Nederlandse delegatie wil voor dit moment vasthouden aan een dode hoek van 350 meter zonder hulpmiddelen. Als er gebruik gemaakt wordt van hulpmiddelen mag dit vergroot worden tot 500 meter.

De technische eisen aan schepen voor de dode hoek komt vanuit de Europese Commissie en luidt als volgt : De dode hoek van een schip mag maximaal 2x de scheepslengte bedragen, bij een leeg schip met halve voorraden zonde ballast, en maximaal 250 meter. Het R.O.S.R. Blijft voorlopig ongewijzigd; De dode hoek van een schip mag maximaal 250 meter bedragen, bij een leeg schip met halve voorraden zonder ballast.

Verwerking en bekendmaking reddingsvestplicht.

Er is verwarring ontstaan waar de verplichting van het dragen van een reddingsvest bekendgemaakt is. Deze verplichting is ondertussen van kracht en staat in de meest recente versie van het RPR. Hieronder staat het volledige artikel uit het meest recente RPR :

Artikel 1.08

6.1 De bemanningsleden en de andere personen aan boord moeten reddingsvesten overeenkomstig artikel 10.05, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn dragen

- a) bij het van of aan boord gaan, voor zover er gevaar voor het in het water vallen bestaat,
- b) bij het verblijven in de bijboot,
- c) bij werkzaamheden buiten boord, dan wel
- d) bij verblijf en werkzaamheden aan dek en in het gangboord, indien verschansingen van ten minste 90 cm hoogte niet aanwezig of relingen als bedoeld in het vijfde lid niet doorlopend zijn geplaatst.

De werkzaamheden buiten boord mogen uitsluitend bij stilliggende schepen worden uitgevoerd en uitsluitend indien van de overige scheepvaart geen gevaar te verwachten valt.

Harmonisatie CEVNI met RPR en BPR.

Het CEVNI is de Europese binnenvaartcode waarin uniforme basisregels staan die toepasbaar zijn op de binnenwateren. De CCR wil deze code harmoniseren met het RPR en Nederland ook met het BPR. Om de verschillen tussen de reglementen te verduidelijken stelt de CCR dit jaar een lijst op en komt er een tijdsplanning voor de harmonisatie.

Toepassing van LNG in de binnenvaart.

Voor het gebruik van LNG op binnenvaartschepen zijn verschillende aanvragen bij de CCR binnengekomen, voor verschillende schepen. Het zal hier gaan om een lange procedure, waarbij de Nederlandse delegatie er vanuit gaat dat er, in de periode tot 2017, 20 schepen gebouwd zullen worden met toestemming om op de Rijn te varen. Het ombouwen van schepen voor LNG gebruik zal binnen de CCR pas in 2015/2016 bespreekbaar worden.

Dienstinstructies dubbelplaten.

Omtrent het aanbrengen van dubbelplaten heeft de CCR dienstinstructies opgesteld voor de Commissie van Deskundigen. Voor dat deze dienstinstructies van kracht worden moet de Europese Commissie daar nog over beslissen. Wanneer dat gaat gebeuren is nog niet bekend.

Strategie River Information Services (RIS) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

De CCR heeft, om in hun verband RIS geharmoniseerd te implementeren, een strategie ontwikkeld waarmee de lidstaten verschillende maatregelen kan invoeren. Het doel van de CCR is :

de bevordering van de bloei van de Rijnvaart. Daaronder wordt verstaan het waarborgen van een adequaat economisch kader, de verbetering van het concurrentievermogen van het verkeer op de Rijn evenals de integratie van de Rijnvaart in het Europese vervoerssysteem voor de binnenvaart, waarbij onder andere nieuwe technieken in aanmerking worden genomen. Verder is het doel van de CCR een hoge veiligheidsstandaard voor de scheepvaart en haar milieu te waarborgen, waarbij de veiligheid van de scheepvaart in een nauwere zin wordt verstaan, alsook de bevordering van het milieuvriendelijke karakter van de Rijnvaart (Besluit 2001-I-3). Deze doelen bepalen tevens haar werkzaamheden betreffende de informatiediensten voor de binnenwateren.

De RIS-key technologies staan centraal bij de ter beschikking gestelde RIS-diensten. De RIS- key technologies zijn Inland ECDIS (elektronische kaartsystemen), Elektronisch melden, Inland AIS en Berichten aan de Scheepvaart. Het efficiënt en effectief gebruik van de RIS-key technologies is gebaseerd op de specificatie en codering, formalisering en geharmoniseerd gebruik van referentiegegevens. Bijzonder elementen van de referentiegegevens zijn scheepsgegevens en de RIS-index.

In het OTNB is er voornamelijk gesproken over AIS en ECDIS. In de RIS strategie staan veel diensten waarvoor de CCR AIS wil gaan gebruiken. Hierbij ziet men nut en noodzaak in het verplicht invoeren van AIS gekoppeld aan ECDIS kaarten. Het gaat hier om het verzenden van scheepvaartberichten en aanvullende gegevens bij gebeurtenissen, weergave van de positie van alle schepen langer dan 20 meter, verhogen van de verkeersveiligheid door schip- schip communicatie (denk aan blauw bord koppeling), sluis- brug- en ligplaatsmanagement en een betere naleving van vaar- en rusttijden. Ook is het mogelijk dat het verplicht elektronisch melden wordt uitgebreid. Alle schepen zullen zich dan elektronisch moeten melden.

Over deze zaken hebben wij aangegeven dat het wel een hoop verplichtingen zijn. Door storingen en privacy issues willen wij niet dat AIS verplicht wordt. Antwoord : De RIS strategie is tot nu toe een basis en wordt binnen de CCR verder uitgewerkt. Alle bovengenoemde diensten behoren tot de mogelijkheden om AIS daarvoor te gebruiken.

De RIS strategie is tijdens de plenaire voorjaarsvergadering van de CCR op 30 mei jl. aangenomen en zal verder worden uitgewerkt.

De overgangsbepalingen in het R.O.S.R

Tijdens het OTNB is duidelijk geworden dat Nederland niet bij de CCR gaat vragen om een verlenging van de crisishardheidsclausule. Dit gaat men wel vragen in een andere vorm, dus niet uit het oogpunt van de crisis.

Na bilaterale gesprekken met delegaties uit Duitsland, Frankrijk en Zwitserland wil Nederland , binnen CCR verband, de knelpunten die genoemd zijn in het KplusV rapport aan een nader onderzoek onderwerpen en daar in de CCR over te discussiëren.

De brief waarin kritisch wordt gesproken over de het KplusV rapport zal niet worden ingebracht bij de CCR. Dat deze brief ondertekend is door alle bonden mocht niet helpen.

Antwoord : "het leek ons niet verstandig om deze brief in te brengen".

KplusV rapport.

In het rapport dat KplusV gemaakt heeft in opdracht van de Minister van IenM, is ondertussen in de CCR talen vertaald en bij de CCR ingebracht. Er wordt over gesproken dat het hier gaat om 28 bepalingen. Welke bepalingen dit precies zijn was in het OTNB nog onduidelijk. Drie onderwerpen

worden nog aan een extra studie onderworpen. Het gaat om de eisen aan stuurhutruiten, de stahoogte in woningen en het geluidsniveau op schepen.

In dit kader wil de Nederlandse delegatie de CCR vragen om een clause op te nemen, in de vorm van de crisishardheidsclause, voor een periode van één of twee jaar.

Hoe dit alles zich verder gaat ontwikkelen is afwachten, maar het is fijn dat de Nederlandse delegatie hier wel mee bezig blijft.

Aan het eind van de vergadering kwam een vraag over kopschroefbedieningen. Als scheepseigenaren goede redenen aangeven dat ze niet hoeven te voldoen aan de eis dat een kopschroefbediening met één hendel moet zijn uitgerust, is het mogelijk om een aantekening te krijgen bij nummer 52 van het Certificaat van Onderzoek.

Ron Breedveld

Overleg Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam 18-04-2012.

Namens de ASV waren Jo Fricke en Ron Breedveld aanwezig.

MV2 in relatie tot binnenvaart

HbR geeft stand van zaken voortgang Maasvlakte 2 en de gevolgen voor de binnenvaart. Verwachting is dat eind 2013 de Maasvlakte operationeel gaat worden. Aan WBR wordt reactie gevraagd naar aanleiding van het getoonde wacht- en ligplaatsenplan. Discussie volgt over de manier van schepen neerleggen of dit meer plaatsen kan opleveren. Het getoonde plan geeft de meeste plaatsen volgens geraadpleegde experts binnen DHMR. Presentatie wordt aan de leden beschikbaar gesteld.

Merwehaven ligplaatsproblematiek

Evenals de Rijn- en Maashaven is ook de Merwehaven op termijn beoogt voor woningbouw. Daarom gaat het HbR binnenkort gedurende een maand inventariseren hoeveel en welke soort schepen er liggen afgemeerd. De Merwehaven is niet formeel aangewezen als wacht- of ligplaats ten behoeve van de binnenvaart. Beeldvorming van het gebruik van de haven is belangrijk om invloed op eventuele woningbouw en ruimte voor wacht- en ligplaatsen uit te kunnen oefenen. WBR vertegenwoordigers zullen worden benaderd om input voor het onderzoek te verzorgen. Het gaat hier met name om informatie over voornaamste reden(en) van verblijf in dit gebied.

Stand van zaken wacht- en ligplaatsen

HbR geeft stand van zaken. In het 4e kwartaal 2012 worden de volgende locaties met extra afmeerpalen opgeleverd: 2e Petroleumhaven; Welplaathaven en Hartelkanaal. (zie aangeleverde presentatie 9 november 2011).

2e Petroleum steiger Shell 39 wordt in 2013 verwijderd en de ruimte geschikt gemaakt voor het afmeren van tankschepen.

De steigers Hartelkanaal 7 en 8 ter hoogte van Rob de Pionier worden in 2e kwartaal 2012 opgeleverd. Een ligplaats wordt geschikt voor tankschepen en een ander voor koppelverbanden.

De extra afmeerpaal 1e Eemhaven ter hoogte van UCT/UWT wordt na aanbesteding 3e kwartaal 2012 geslagen.

Op de volgende wacht- en ligplaatsen zijn baggerwerkzaamheden uitgevoerd: Geulhaven en Welplaathaven.

Spudpalenlocatie in het Hartelkanaal ter hoogte van nabij Hotel de Beer wordt op diepte gebracht.

Verwachting is dat dit in het 2e kwartaal 2012 gereed zal zijn.

Baggerwerkzaamheden zijn uitgevoerd op verzoek van de WBR.

WBR vraagt naar mogelijkheid naar afloopmogelijkheden afmeerpalen Hartelkanaal (ter hoogte van Hartelkering). In verband met pijpleidingenstraat e.d. worden er geen afloopmogelijkheden aangelegd.

Spitsregiem Botlekbrug

Tot op heden weinig klachten van de schippers met betrekking tot spitsregiem Botlekbrug. Op 15 mei 2012 vindt er evaluatie van de afgelopen periode plaats met vertegenwoordigers uit de binnenvaartsector.

Onderzoek Spudpalengebruik

Met L. van Toorenburg heeft 11 april jl. overleg plaats gevonden met betrekking tot voortgang spudpalenonderzoek. Het conceptplan met betrekking tot onderzoek is verspreid. Het onderzoek wordt in mei of juni 2012 aanbesteed. Verschillende factoren als bodemtypes, mogelijkheden en beperkingen van spudpalengebruik zullen onderzocht worden.

Onderzoek belasting en gebruik VTS kanalen.

Ingenieursbureau Oranjewoud doet op verzoek DHMR een onderzoek naar gebruik en belasting van VTS kanalen. J. Kruisinga wordt geïnterviewd om vanuit de binnenvaartsector zijn visie te geven over het heden en de toekomst met betrekking tot gebruik en belasting VTS kanalen.

Flitslampjes

Nieuwe verkeerswet/alcoholtest Frankrijk

In Frankrijk moet vanaf 1 juli een alcoholtest (éthylotest) in het voertuig aanwezig zijn. Dit geldt dan ook voor buitenlandse voertuigen. Gebruik van de alcoholtest is echter niet verplicht.

Sinds 1 december 2011 is er al de verplichting voor (uitgaans)gelegenheden die alcohol serveren en 's nachts open zijn om hun klanten alcoholtesten ter beschikking te stellen. Deze maatregel moet het rijden onder invloed terug dringen.

Met zo'n test kunnen bestuurders, bij twijfel over hun alcoholgehalte, zelf bepalen of ze wel of niet in staat zijn een voertuig te besturen.

- Overigens vindt de ANWB dat alcohol en verkeer niet samengaan!

De test is in Frankrijk o.a. te koop bij drogisterijen, de grotere tankstations en in sommige horecagelegenheden.

Flitsapparatuur verboden in het buitenland

22 februari 2012 - Gaat u op vakantie naar of rijdt u door een land met een verbod voor flitspaalsignalering? Dan raadt ANWB Rechtshulp u aan om de software op het apparaat in zijn geheel te verwijderen.

Let op!

Het enkel uitschakelen van de functie is niet voldoende.

Weet u niet hoe u de software kunt verwijderen?

Neem contact op met de verkoper of de importeur van het navigatiesysteem. Hieronder vindt u een overzicht van landen waar regelgeving bestaat met betrekking tot het gebruik van flitspaalsignalering via GPS:

- België
- Duitsland
- Frankrijk
- Oostenrijk
- Zwitserland

Bron: ANWB Verkeersinformatie