



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief Juni 2013

- Voorwoord
- Brief aan minister Schultz
- Unaniem akkoord
- Belgische binnenvaart schrijft geschiedenis
- Persbericht Volkerak
- Samenwerken in de crisis
- Brief aan de minister (2e brief)
- Conclusie vergadering van 8 mei in België
- Conclusie vergadering van 31 mei in België
- Gang van zaken laad en lostijden
- Verslag ONTB
- Brief aan SAB
- Verslag Gorkum
- CCR Poster
- Reactie van ASV op ING rapport

### **Excuses vanuit het bestuur.**

Zoals u wellicht is opgevallen is deze nieuwsbrief later dan u gewend bent. Onze excuses daarvoor. U weet ongetwijfeld dat de denktankleden van de ASV altijd hun uiterste best doen om de nieuwsbrief compleet en duidelijk op tijd in uw bus te laten vallen. Helaas hebben persoonlijke omstandigheden het ons onmogelijk gemaakt deze keer aan uw en onze eigen verwachtingen te kunnen voldoen.

We hopen op uw begrip in deze situatie waarbij er sprake is van overmacht,

Wij zullen onze uiterste best doen de eerstvolgende nieuwsbrief wederom bij u te bezorgen op het moment dat u gewend bent.

Het bestuur.

## Voorwoord

April 2013 zal ik persoonlijk niet snel vergeten. Niet als de maand waarin Nederland een nieuw staatshoofd kreeg of dat ik, door een faillissement, mijn baan kwijtraakte. Nee, die maand staat bij mij in mijn geheugen gegrift als de maand waarin de internationale binnenvaart een duidelijk signaal heeft afgegeven dat de situatie zoals die zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, de sector tot het randje van de afgrond heeft gebracht.

Op 11 april hebben honderden schippers dat kenbaar gemaakt door zich te laten zien (en te laten horen) op het plein voor het Europees Parlement in Brussel. Daaraan deden veel schippers mee vanuit het Belgische Ons Recht samen met de ASV, het Franse La Glissoire en zelfs van Duitse zijde waren er schippers vertegenwoordigd. Een m.i. geslaagde demonstratie waarbij duidelijk werd dat, na een overleg ter plekke met de Belgische mevrouw Durant aanwezig in Brussel, en toegesproken door de heer Bashir (SP) die ons kwam ondersteunen, dat niet voldoende was om voldoende verantwoordelijke politici tot adequaat handelen te brengen. Daar was meer voor nodig.

En er kwam meer. Direct na de 11e hebben zich in Antwerpen, Luik, Evergem en later ook aan de Volkeraksluizen, schepen verzameld voor wie de tijd van praten voorbij was. Vastberaden om zo lang door te gaan met actievoeren als nodig was. Met die vastberadenheid en met solidariteit naar elkaar, heeft men in mijn optiek meer voor elkaar gekregen bij brancheorganisaties en overheid, dan wie dan ook in jaren daarvoor. Dat werd des te meer duidelijk tijdens de persconferentie een dag na de ondertekening van het protocolakkoord tussen binnenvaart en de Belgische overheid (24 april). Iedereen wist dat het door de actievoerende schippers bereikte resultaat boven alle verwachting was en dat er binnenvaartgeschiedenis werd geschreven. Ook de in grote getale aanwezige pers heeft dit zo opgevat.

Nu, weken later, wordt er in België druk overlegd tussen binnenvaart en overheid. Niet overleggen voor het overleggen en/of tijdrekken, maar om daden te voegen bij de woorden uit het protocolakkoord. Via werkgroepen worden de plannen nader uitgewerkt. Wij, als ASV, hebben de demonstratie, de actie en het protocolakkoord allemaal ondersteund, zijn continu nauw betrokken geweest bij de ontwikkelingen in april en blijven betrokken bij de uitwerking van het protocolakkoord. Misschien niet altijd zichtbaar voor de buitenwacht, maar we proberen te ondersteunen waar we kunnen. Zoals door het aanleveren van cijfers om aan te tonen dat er echt een structurele crisis is, maar ook door heel veel (telefonische) contacten om af te stemmen waar we naar toe willen met de binnenvaart, wat de obstakels zijn, hoe we die kunnen slechten, en wat we het beste kunnen doen om de sector te ondersteunen. Ook bij het Nederlandse ministerie Infrastructuur en Milieu (en bij de andere organisaties) zullen we erop aan blijven dringen dat er in België een basis is gelegd voor datgene wat (Europees!) beleid moet worden. Beleid dat de particuliere binnenvaart hoop geeft op en, hopelijk zelfs, vertrouwen in een betere toekomst.

Persoonlijk hoop ik dat april 2013 niet alleen in mijn geheugen gegrift staat als een duidelijk signaal, maar dat het hele jaar 2013 de geschiedenisboeken in zal gaan als het jaar dat de binnenvaartsector en de overheid de weg in hebben geslagen naar een sociaal/economisch aanvaardbare situatie voor de binnenvaartschippers.

Ron Breedveld

Brief aan minister Schultz

Aan: de vaste kamercommissie Infrastructuur en Milieu

Aan: alle betrokkenen bij de binnenvaart in verband met de crisis in de binnenvaart

Rotterdam, 18 april 2013

Betreft: acties naar aanleiding van de crisis in de binnenvaart

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) heeft kennis genomen van het feit dat binnenschippers in België tot daadwerkelijke acties zijn overgegaan.

Naar aanleiding van de protestactie van 11 april jongstleden in Brussel hebben onze Belgische zuiderburen letterlijk de kont tegen de krib gegooid. Men is klaar met praten of wachten of er ooit gepraat gaat worden.

Wij onderschrijven de noodzaak om tot een oplossing te komen voor de problemen in onze bedrijfstak; de rentabiliteit is tot een absoluut dieptepunt gedaald, faillissementen zijn aan de orde van de dag, schepen in categorieën waar juist behoefte aan is worden, mede door de absurde regelgeving van de CCR, gesloopt.

Er moet iets gebeuren daar zijn we het in de gehele binnenvaart wel over eens.

Over de manier waarop de problemen kunnen of moeten worden opgelost, kan men van mening verschillen, dat is geen nieuws en is van alle tijden, maar actie bleek onontkoombaar.

De Belgische bond Ons Recht heeft, samen met de Franse bond la Glissoire en de Nederlandse bond ASV keer op keer aangedrongen op een Europees vervoersbeleid maar er gebeurt niets.

En dus onderschrijft de ASV de noodzaak dat er daadwerkelijk druk wordt opgebouwd om tot oplossingen te kunnen komen. Het lijkt de enige weg te zijn om dit probleem aan de orde te stellen. De schippers zitten nu al jaren in een uitzichtloze situatie en er is geen enkel zicht op verbetering van de positie van de particuliere schipper. Daarom roept de ASV iedereen op begrip te tonen voor deze actie, die niet onze keus was maar door de ontstane situatie toch onze steun verdient.

Het is o.i. noodzakelijk dat schippers, ongeacht de vlag waaronder wij varen, samen kunnen werken aan een betere toekomst voor ons allemaal. Wij vragen dan ook om solidair te zijn met degenen die hier toch strijden voor het algemeen belang van de binnenvaart.

In ieder geval willen we ieder oproepen provocerende acties achterwege te laten als men in de omgeving is van de plekken waar actie gevoerd wordt. De ASV roept iedereen op geen geweld te gebruiken; als schippers boos zijn op de ontstane situatie, richt u dan op de veroorzakers van de economische situatie waar we nu in zitten.

Wij hechten er aan hierbij ons vertrouwen uit te spreken in onze (Belgische) collega's dat ze deze acties op een verantwoorde wijze zullen laten plaatsvinden, voor zover dat in hun macht ligt.

Wij willen ook specifiek de Nederlandse regering oproepen om open te staan voor oplossingen. Een antwoord (zie hieronder als bijlage) zoals de staatssecretaris Mansveld gaf op vragen betreffende deze situatie, gesteld door de heer de Rouwe (CDA) maakt helaas pijnlijk duidelijk dat men kennelijk nog steeds op dezelfde weg door wil gaan. De weg die nu al jarenlang aangehouden wordt en dus niet werkt.

We willen nogmaals benadrukken dat de problemen Europa breed zijn en er zal dan dus ook een Europese oplossing moeten komen, waarbij vervoer onder kostprijstarieven en onmogelijke regelgeving zo snel mogelijk tot het verleden moet gaan behoren.

Wij verzoeken de Nederlandse regering dan ook om per direct over te gaan met deze aanmelding, gebruik makend van alle momenteel beschikbare overtuigende informatie, conform de toezeggingen die de minister van I en M in de 2<sup>e</sup> kamer heeft gedaan.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,  
namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma  
Voorzitter ASV

Bijlage 1:

Staatssecretaris Mansveld:

“Zoals ik al zei, er is gevraagd aan de branche om met concrete voorstellen te komen, die aan drie voorwaarden moeten voldoen. Zij moeten op korte termijn effectief zijn, een breed draagvlak hebben, ook bij verladers en financiers, en zij moeten passen binnen de Europese en de nationale mededingingsregels. Er was in het verleden geen steun. Op de vraag of dit het moment is, is mijn antwoord dat ik de branche, als deze constateert dat dit het moment is, nog nadrukkelijker uitnodig om met voorstellen te komen, zodat we dat gesprek kunnen voortzetten.”

Bijlage 2: de begeleidende brief aan de Minister met betrekking tot de procedurevergadering woensdag 5 december 2012, aangaande de crisis in de binnenvaart (zie volgende pagina)

Aan: de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag

bijlage: brief van 28 november 2012 (zie eventueel ASV website)

## Unaniem akkoord

Donderdag 25 april 2013 was een dag waarin de (Belgische) binnenvaart geschiedenis geschreven heeft.

Alle schippers aanwezig in Antwerpen (ongeveer 350) hebben unaniem ingestemd met het protocol waarbij er een verbod komt om beneden kostprijs te vervoeren, de CCR eisen door de Belgische Minister in Europa aan de orde gesteld gaat worden en oneerlijke concurrentie aangepakt wordt. De crisis is inmiddels door België aangemeld.

Namens de ASV waren Ron Breedveld, David Twigt en Sunniva Fluitsma aanwezig.

Ons Recht heeft de ASV uitgenodigd bij alle gesprekken aanwezig te zijn zo ook bij het overleg met de Belgische banken. Dit was een heel constructief overleg waarin de banken werkelijk meedachten met de schippers en hun precaire situatie. Het voelde alsof men samen met de sector uit de problemen wilde komen en men bijzonder positief stond tegenover het bereikte resultaat van Ons Recht. Kortom: ik heb het als een heel goed overleg ervaren waarbij de banken willen meewerken de sector te redden. Ook is er door Ons Recht specifiek aandacht gevraagd voor de oudere kleinere schepen zouden gesteund moeten worden, en die juist door de banken gemangeld worden. Problematiek bleek vooral te liggen in het feit dat de kleinere schepen vaak vallen onder diverse filialen van banken die niet een overkoepelend beleid hebben en daardoor eigenlijk te maken hebben met bankmedewerkers die weinig weten van de binnenvaart. Die filialen zijn autonoom dus eigenlijk niet aan te sturen door "bovenaf", maar men heeft wel beloofd er speciaal aandacht voor te vragen en de groep eventueel onder te brengen bij een sectorgroep die zich daar speciaal op richt. Ik heb namens de ASV inzicht gegeven in de Nederlandse situatie, de rol van de banken en de overheid. Cijfers omtrent overcapaciteit en dergelijke maar ook waar er ondercapaciteit aan het ontstaan is en waarom. Het is denk ik de Belgische bankensector er veel aan gelegen dat Nederland op dezelfde lijn komt te zitten. Het geeft de hele sector natuurlijk hoop op een betere toekomst, net zo goed de banken.

Het uitgebreide gesprek eindigde met de uitspraak van de bankensector dat men van harte bereid om mee te werken in de werkgroep die daarvoor is opgericht.

Onmiddellijk daarna volgde de persconferentie waar Marc den Decker (voorzitter federatie) uitleg gaf van het bereikte akkoord. De mensen van Ons Recht hebben zo hun deel uitgelegd: wat behelst het protocol, hoelang duurt het voor het echt helemaal uitgewerkt doorgang kan vinden (60 dagen) etc. Omdat de pers veel vragen heeft richting: dit is nu in België maar hoe moet dat als de buurlanden niet mee doen, heb ik de Nederlandse situatie geprobeerd te verduidelijken. De redenen die ten grondslag zouden kunnen liggen aan de passieve houding van de Nederlandse schippers, de specifieke situatie qua overcapaciteit. De vorige crisisaanmelding en wat daar mis is gegaan. De rol van de Nederlandse Minister en de andere bonden in het geheel, de rol van de Nederlandse banken, en de CCR perikelen natuurlijk. Vooral qua CCR blijft de ongelof van de absurditeit hierover heel groot. Veel mensen van de Belgische pers hebben ASV boekjes en mijn kaartje (is nu op!!) meegenomen. Men lijkt oprecht geïnteresseerd. Ik heb ze natuurlijk ook op die mooie ASV site gewezen.

Kortom...een voor iedereen bekend verhaal.

Toen weer terug naar de schippers waar gepeild werd wat men wilde gaan doen als men weg ging varen. Of men elders (in Nederland) wilde gaan liggen etc? Maar de meesten waren weg want die hadden daar al uren gestaan en bovendien zijn ze een beetje moe en er gingen wel een paar handen de lucht in maar men wilde er eerst wat over denken, omdat Nederlanders het zo af laten weten.

Ondertussen (dus diezelfde middag/avond) zijn er geruchten verspreid als zou de ASV een akkoord hebben gesloten met de BBU (stond op iemands telefoontje). Men probeerde twijfel te zaaien dat is wel duidelijk.

Beste mensen, tot zover een kort verslag van een enerverende dag met dank aan al die mensen die zich maar in blijven zetten voor de goede zaak. En nog een vraag: **wat kunt u er aan doen om er aan bij te dragen dat dit in Nederland ook wet wordt?**

Met vriendelijke groet,

Namens de ASV, Sunniva Fluitsma

## Belgische binnenvaart schrijft geschiedenis.

Zoals 25 april jl. al gezegd werd in Antwerpen: dit is echt een baanbrekend resultaat. De Belgische schippers hebben geschiedenis geschreven. Natuurlijk....er is nog een hele weg te gaan, maar hoe schamper is er niet gereageerd toen men begon met de acties. Dat kon allemaal nooit iets worden. Moed en doorzettingsvermogen en een regering die echt wil luisteren hebben anders uitgewezen. Een groot applaus. Voor onze Belgische collega's maar ook voor de Belgische staatssecretaris en de Minister die het lef hebben de belangen van hun eigen mensen te laten prefereren boven hun "status" ten opzichte van Europa. Daar is ook heel veel moed voor nodig en...oprechte zorg voor de mensen.

Nu is dus de vraag: en wat doet Nederland? De Minister heeft al toegegeven dat het eigenlijk niet zozeer een kwestie is van niet "mogen" (een verbod om onder kostprijs te vervoeren, zie het laatste Algemeen Overleg), maar dat ze het gewoon niet WIL.

Dan hebben we dus meteen de volgende vraag. En hoe zit het met de andere Nederlandse bonden, CBRB en BBU? Volgen die de Minister of kiest men nu een eigen (andere) koers?

Natuurlijk weet iedereen wel wat wij als ASV willen. Er ligt nu een kans, als we de Belgen volgen, dus DOEN.

Maar hoewel BLIJKT dat dit dus kan hoor ik nog steeds dat "Europa" dit niet goed zou keuren. Kennelijk is men beter op de hoogte dan een Belgische staatssecretaris en Minister. Of.....WIL men helemaal niet? Laat dat dan duidelijk zijn voor de achterban, het KAN dus WEL!!

En o ja, een diepe buiging voor onze zuiderburen!! Heel veel dank dat jullie ons weer hoop gegeven hebben

Sunniva Fluitsma

ASV

## PERSBERICHT VOLKERAKSLUIZEN.

De actievoerende schippers die al meer dan 14 dagen op locatie Willemstad/Volkeraksluizen hebben gelegen, hebben in de middag van 29 april vergaderd over de ontstane situatie.

Wetende dat er in België door de gezamenlijke druk een protocol akkoord is getekend, waarbij is overeengekomen

dat er aan de 4 eisen van de actievoerende schippers wordt tegemoet gekomen, is de vraag aan de orde: Wat kunnen

de schippers nog verder bereiken, in Nederland en Europa?

Dezelfde middag heeft de Nederlandse schippers organisatie B.B.U. het Belgische protocolakkoord bij getreden en de Minister van I en M Mevr. Schultz van Haegen opgeroepen ook in Nederland uitvoering te geven aan de wensen van de binnenvaartschippers.

Vervolgens hebben de schippers in de Volkerak besloten alles in het werk te stellen om het destructieve beleid van de Nederlandse Banken aan de kaak te stellen. Zij zijn van mening dat er juridische stappen ondernomen moeten worden tegen het wanbeleid wat nu wordt gevoerd.

Een flink deel van de Nederlandse binnenvaart wordt toegestaan c.q. verplicht te blijven varen ver onder de kostprijs. Dat kan omdat zowel rente, als aflossingsverplichtingen voor onbepaalde tijd worden opgeschort. De Nederlandse overheid verlengt regelmatig de kredietgarantie regeling, die maar voor 2 jaar mag worden verstrekt. Dit loopt nu al 6 jaar zo door. De Nederlandse gemeenten zijn er zelfs toe verplicht noodlijdende binnenvaartondernemers bijzondere bijstand te verstrekken op voorwaarden dat de schepen in de markt blijven en daarmee de markt verstoren.

De levensvatbare ondernemingen in de binnenvaart komen door dit beleid ook in ernstige problemen. Daarom zullen de schippers die de actie aan de Volkerak hebben gevoerd, dit scherp in de gaten houden.

Voorshands worden de acties opgeschort in afwachting van de maatregelen die van de overheden verwacht worden.

Vandaag, dinsdag 30 april zal de groep schepen langzaam oplossen naar de diverse bestemmingen. Over een maand zullen de schippers een evaluatie houden over wat er tot dat moment werkelijk bereikt is om de situatie in de binnenvaart te verbeteren.

DE ACTIEVOERENDE BINNENSCHIPPERS.



## Samenwerken in de crisis

Onderstaande uitnodiging is verstuurd naar de diverse bonden:

Aan het bestuur van de CBRB, varende ondernemers  
Aan het bestuur van de BBU,

Rotterdam 7 mei 2013

Geacht bestuurslid,

Na de acties in de binnenvaart heeft de Belgische binnenvaart op 25 april jongstleden een protocol akkoord gesloten, zoals u ongetwijfeld weet. Dit is een akkoord tussen de Belgische Gewesten en de binnenvaartorganisaties verenigd in de Federatie van Belgische Binnenvaartorganisaties. Dit protocol akkoord is door diverse partijen met instemming ontvangen. Er wordt nu in België hard gewerkt om dit protocol akkoord uit te werken.

Ondertussen is het ook in Nederland nog steeds crisis in de binnenvaart en roepen vele partijen dat er echt iets moet gebeuren. Hoewel de Nederlandse situatie niet geheel identiek is, is de situatie in vele opzichten vergelijkbaar met die in België.

Omdat het Belgische protocol akkoord tot voorbeeld zou kunnen dienen voor een Nederlands protocol en de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz, bereid zegt te zijn de crisis aan te melden, lijkt het ons essentieel als de Nederlandse binnenvaartbonden net als de Belgische Federatie en ONS RECHT met een eensluidend voorstel komt.

Een eerste stap is natuurlijk dat de Nederlandse binnenvaartorganisaties met elkaar hierover van gedachten wisselen, samen met vertegenwoordigers vanuit ONS RECHT en de Federatie die de zaken kunnen verduidelijken. Zo kunnen de Nederlandse organisaties, rekening houdend met de specifieke Nederlandse omstandigheden, het voorstel afstemmen op het (Belgische) protocol akkoord. Dat zal de kans op een goedkeuring in Europa zeker groter maken.

Na enige telefonische contacten tussen de heer Breedveld (ASV) en de heer van Dam (BBU) is ons gebleken dat op maandag 13 mei aanstaande een mogelijkheid tot een overleg zou zijn.

Leidraad voor de bijeenkomst zal het Belgische protocol akkoord zijn. De agenda zal ter plekke door de aanwezige bonden vastgesteld worden.

Na de vergadering zal eventueel een gezamenlijke persverklaring opgemaakt worden, indien de aanwezigen dat wensen.

Deze bijeenkomst is vooralsnog gepland op 13 mei 2013 in appartementencomplex "De Harmonie", Gaesbeekstraat 11 te Rotterdam. Aanvang 11:00 uur. Lunch wordt verzorgd.

Wij hopen van harte dat u deze uitnodiging aangrijpt, zodat we samen kunnen werken aan een mooie toekomst voor de binnenvaart.

Uw aanwezigheid is daarbij essentieel omdat wij als besturen van de Nederlandse bonden ondersteund door de expertise van Ons Recht/ de Federatie samen een begin kunnen maken met een nieuwe toekomst voor de binnenvaart.

Wij hopen op een bevestiging van uw komst op korte termijn via het e-mailadres: ronbreedveld@algemeeneschippersvereniging.nl

Hoogachtend namens de ASV,  
Sunniva Fluitsma  
Voorzitter ASV  
06-11887791

Ron Breedveld  
Vicevoorzitter ASV  
06-53801460

Op het laatste moment ging dit overleg helaas niet door, omdat de BBU afhaakte.

## **vervolg 1: een vergadering met vooral varende (bestuurs)leden van CBRB en BBU**

Wel heeft de CBRB later een overleg georganiseerd (de Varende Ondernemers) en daar hebben we ongeveer twee uur de tijd gehad om van gedachten te wisselen.

Het plan dat we samen met Ons Recht en La Glissoire hebben gemaakt is hier ter sprake gekomen. Er werd serieus op gereageerd.

Tijdens dit overleg is ook het voorstel aan de orde gekomen om de banken op te roepen te stoppen met het blijven uitstellen van betaling van rente en/ of aflossing.

Daarmee zou je de impasse kunnen doorbreken. Het wordt dan wel zo dat er vermoedelijk veel faillissementen op korte termijn zullen plaatsvinden. Maar de aanwezigen leek dat een mogelijkheid om (tijdelijk) een groot deel van de overcapaciteit uit de markt te halen. Het voordeel daarvan is dat er geen dure sloopregeling hoeft plaats te vinden.

## **Vervolg 2: gesprek op het ministerie**

Op 5 juni vond er een overleg plaats bij het ministerie hierover. Aanwezig hierbij waren een vertegenwoordiger van de EVO, Erik van Toor en Gerard Kester namens de BBU, Jan Vogelaar namens de CBRB, en Bouke en Sunniva namens de ASV. De varende ondernemers van de CBRB werden niet toegelaten omdat zij geen erkende organisatie zijn, en de vereniging van waterbouwers hadden zich afgemeld.

2 uur lang hebben we over mogelijke oplossingen gesproken waarbij het ministerie een eensluidend antwoord wilde en dat niet kreeg. De BBU zet erg in op sloopregeling (groter dan 86 meter) en samenwerkingsverbanden. De CBRB (Vogelaar) wil helemaal geen ingrijpen in de markt, en bij een eventuele sloopregeling moeten de schippers het zelf betalen. Wel vindt hij dat er met "grotere eenheden" gewerkt zou moeten worden, zodat die de markt kunnen beïnvloeden, dat is ook iets waar de EVO voor lijkt te voelen.

De EVO begrijpt het probleem voor de binnenvaart maar zegt vooral grote moeite te hebben als er vastgestelde prijzen zouden komen. En wij (ASV) hebben het voorstel voorgelegd om te kijken hoe het zit met de regelgeving (Staatsgarantie) en vragen in te grijpen in de voortdurende gang van zaken waarbij rente en aflossing niet betaald worden. (zie bij stukje vervolg 1) en zo de schepen uit de markt te halen. Verder natuurlijk ons bekende voorstel crisisaanpak, waarbij de discussie (wederom) oplaaide over "hoe bepaal je de kostprijs?". Wij hebben uitgelegd hoe dat volgens ons best vast te stellen is, hoe dat ook best kan in een "vrije markt" zolang je maar niet beneden de kostprijs vervoert. De Franse en Belgische wetten aangehaald en uitgelegd hoe het nu wel zou moeten zijn. Ook aangegeven dat Paul van Gulp zelf al zei dat op dit moment de markt niet "zelfregulerend is" en dat dat volgens ons niet zo zeer dit moment is maar inherent aan de vervoerssector. Gevraagd waar de evaluatie blijft en (daar waren we het allemaal over eens) gezegd dat markttransparantie beloofd is, niet gekomen is maar wel noodzakelijk is.

Wij hebben ook aangegeven dat men dan wel schrikt van het feit dat we om een soort van koude sanering vragen door de banken hun werk te laten doen (wij zeiden dat ze nu ook ingrijpen in de marktwerking) maar dat die koude sanering ondertussen al lang bezig is onder de kleinere, oudere schepen en dat dat heel onzichtbaar is, want het is vaak geen faillissement en men hoort er dus niemand over, maar wat ons betreft is dat zeker niet minder erg.

Paul van Gulp (ministerie) gaf zelf aan dat hij blij was de Belgen aandacht vragen voor de CCR regelgeving. Wij hebben nogmaals gevraagd welke positie de minister hierin in gaat nemen. Tenslotte is zij de enige die het in haar land uitvoert. Er is afgesproken dat men de eerstvolgende CCR vergadering aan de overige landen gaat vragen of men de CCR regels daadwerkelijk toepast zoals op dit moment geëist wordt.

Al met al was het niet zo erg positief. De visies zijn teveel verdeeld en wij hebben dan ook gezegd, liever geen consensus en minder kans op het uitroepen van de crisis, dan akkoord gaan met iets dat ons nog verder de put in helpt.

We hebben nog wel aangegeven dat de Belgen nu met voorstellen komen en dat het mooi zou zijn als wij daar bij aan konden sluiten, maar dat kon niet op heel erg veel enthousiasme rekenen.

Kortom, het is nog lang niet gedaan met de crisis en de eerste hobbel nemen (het aanmelden van de crisis) lijkt al een heel probleem.

Sunniva

## Brief aan de Minister

Reactie ASV op brief aan Tweede Kamer en beantwoording Kamervragen door Minister Schultz-van Haegen (IenM).

De ASV is verheugd dat de binnenvaart in de 2<sup>e</sup> Kamer en bij de Minister zo in de belangstelling staat, echter de strekking van de antwoorden van de minister stemt ons eerder tot droefenis, een belangstelling die louter uit woorden bestaat maar geen daden inhoudt daar schiet de binnenvaart weinig mee op.

De Minister schrijft in haar brief de ernst van de situatie waarin de binnenvaart zich bevindt te beseffen. Helaas neemt zij geen enkele voorbeeld aan haar Belgische ambtsgenoten die toch hebben laten zien dat het mogelijk is werkelijk stappen te zetten maar komt deze minister niet verder in haar (niet-) handelen dan haar ambtsvoorganger ruim 4 jaar geleden.

Dat de binnenvaart over de rand van de afgrond aan het vallen is en dat de overheid hierin een grote verantwoordelijkheid heeft blijkt nog steeds niet te leiden tot het nemen van die verantwoordelijkheid met een daarbij behorend voorstel voor een ander en beter beleid waarin de binnenvaart weer enig vertrouwen in de toekomst zou kunnen krijgen. Drie jaar lang wordt er al overlegd over intensieve samenwerking tussen alle partijen in het transitie comité. Niet alleen heeft dit hele traject tot nu toe slechts geleid tot praten over de binnenvaart in plaats van handelen in belang van de binnenvaart, het heeft er voor gezorgd (precies zoals de ASV al voorspeld had) dat de binnenvaart geen stap verder komt op weg naar een oplossing uit deze ellende. Men heeft de binnenvaart een samenwerking opgedrongen waarvan de ASV steeds gezegd heeft dat die niet tot resultaat kan leiden door de onderlinge belangentegenstelling. Wij willen er dan ook op wijzen dat in de hele maatschappij er eerder een tendens is dat men weer meer richting het eigen corps business werkt en de grote overkoepelende organisaties als weinig effectief ervaar. Zie de productschappen en bedrijfsschappen en zelfs de vakbonden die realiseren dat een belang voor een te grote heterogene groep niet vanuit een organisatie behartigd kan worden. Dat gaat altijd ten koste van een bepaalde groep, en die minderheid zal zich niet gekend voelen en dus afscheiden. De conclusie moet zijn dat al de energie is gegaan naar onderlinge overleggen over posities, statuten en (contributie)gelden en nauwelijks naar het zoeken naar oplossingen voor de hopeloze economische situatie in de binnenvaart.

Samenwerken was het credo. Maar dat samenwerken leek wel nergens toe te mogen leiden. In ieder geval niet naar hogere tarieven in de binnenvaartvervoersmarkt. Dus met welk doel, anders dan dat het makkelijk is voor de minister om slechts een aanspreekpunt te hebben, dient dit "samenwerken" dan?

Nu na 3 jaar wordt eindelijk duidelijk dat het omstreden deel van de CBRB (reders/ verladere) af heeft gehaakt en niet toe treedt tot Binnenvaart Logistiek Nederland ofwel BLN, kortom van die gewenste samenwerking is niet veel terecht gekomen.

Hoe kan het zijn dat de Minister dit niet weet of het niet vermeldt, terwijl ze zegt dat ze zeer regelmatig met de heer Kraayenveld spreekt, de man die zij benoemd heeft, om juist die partijen bij elkaar te brengen?

Het enige wat de Minister echt aangeeft te gaan doen is het ondersteunen van het Belgische initiatief tot het aanmelden van een ernstige marktverstoring in de binnenvaart bij de Europese Commissie en zich in te zetten om hiervoor steun te vinden bij de andere binnenvaartlanden. Dat klinkt uiteraard allemaal positief. De realiteit is echter dat de minister wederom tijd aan het rekken is.

Want ten aanzien van het vervoeren beneden de kostprijs waar over in België overeenstemming is bereikt, en wat alleen op nationaal vlak kan worden gerealiseerd daarvan zegt onze Minister, dat til ik naar Europa in de wetenschap dat het op die manier niet kan.

Dus feitelijk zegt de Minister "ik wil het niet". Echter om dat hardop zo te zeggen terwijl er in België zulke vorderingen zijn gemaakt over iets waarvan de Minister jarenlang heeft volgehouden dat het niet zou kunnen, omdat het niet zou mogen van Europa, dat kan natuurlijk niet. Dus speelt deze minister het op deze wijze zodat Europa weer de schuld kan krijgen. Deze Minister is een minister van een een partij die zich erop laat voorstaan "daadkracht" hoog in het vaandel te dragen, maar de minister wil in deze geen

enkele daadkracht tonen. Ondertussen wil de minister daar dan weer niet voor uitkomen, dat heet politiek kennelijk. Dan moet men natuurlijk niet verbaasd zijn als de bevolking zich hier van afkeert.

Bovendien schept de Minister ook haar eigen voorwaarden om te kunnen garanderen dat zijn niet hoeft op te treden. De voorstellen voor het omgaan met de crisis in de binnenvaart moeten van de Minister vanuit de hele sector komen, ze moeten op korte termijn effect hebben, ze moeten breed gedragen worden (ook bij banken, verladers en bevrachters) en ze moeten passen binnen het mededingingsrecht.

Met het stellen van zoveel voorwaarden ook tussen partijen met een strijdig belang weet je zeker dat men nooit tot overeenstemming zal kunnen komen, en dan heeft de Minister er dus zelf voor gezorgd dat zij niets hoeft te doen en kan zij weer wijzen naar "de sector".

Wij horen nu al jaren dat er "snel" iets moet gebeuren wat betreft de economische situatie in de binnenvaart maar ondertussen krijgen wij hetzelfde antwoord als waarmee de minister eind november 2012 de Tweede Kamer beantwoordde, tijdens een Algemeen Overleg en onlangs nog tijdens het vragenuurtje.

De brief wordt beëindigd met de voorkeur van de minister, dat het overleg plaats moet vinden op Europees niveau en ze de Tweede Kamer hierover zal inlichten na het zomerreces. Als de minister werkelijk de ernst van de situatie beseft, zou er haar toch alles aan gelegen moeten zijn, om in Nederland en onderling met de buurlanden, parallel aan het traject via de Europese Commissie, overleggen te starten en de Tweede Kamer er op kortere termijn over in te lichten. Nederland heeft immers de grootste binnenvaartvloot.

Met de huidige opstelling van de minister

1) maakt ze geen haast met het oplossen van de acute problematiek van de binnenvaart, noch met het opzetten van betere randvoorwaarden voor de langere termijn,

2) maakt ze geen gebruik van de uitzonderings-mogelijkheden, die haar nationaal binnen het werkingsgebied van de mededingingsregels door verordening EG 1/2003 geboden worden,

3) gaat ze voorbij aan het feit, dat, ingeval de Europese de crisisaanmelding honoreert en daarmee de structurele crisis in de binnenvaart erkent, dit ruimte biedt aan nog andere, door de Europese commissie goed te keuren uitzonderingsmaatregelen, dan de door de minister genoemde sanerings- en capaciteitsmaatregelen, uitsluitend passend binnen de standaard-mededingingsregels. Bijvoorbeeld de maatregelen, genoemd in het ASV-crisisplan,

4) onttrekt ze zich aan haar morele verantwoordelijkheid, benadrukt door de strekking van het subsidiariteitsbeginsel uit het Verdrag van Lissabon, bedoeld ter bestrijding van de excessen van het kapitalisme, waarin de overheid degenen, die zichzelf niet economisch kunnen redden, aan haar lot overlaat.

Al met al trekt de ASV de conclusie dat de minister geen beleid wil maken, welk noodzakelijk is voor een structurele marktverbetering in de binnenvaart en een duurzaam en sociaal voortbestaan van de sector.

Getekend,

# Werkgroep crisis Belgische binnenvaart

Conclusies vergadering 08/05/2013

## 1. Conclusies vorige vergadering.

In het bijgewerkte ontwerp van koninklijk besluit is vermeld dat de vervoerder zijn kostprijs moet kunnen bewijzen. De vertegenwoordigers van de binnenvaart stellen dat daarover tijdens de vorige vergadering niet is gesproken en er dus ook geen akkoord over was.

## 2. Crisisaanmelding bij Europa.

Zoals al eerder gemeld werd een verzoek gericht aan de Europese Commissie om het binnenvaartcomité zo spoedig mogelijk samen te roepen. Een vergadering werd gepland voor 27 mei. Deze samenkomst van de vertegenwoordigers van de lidstaten is de eerste fase in de procedure. België zal tijdens deze fase ook aandringen op een hoorzitting waarbij ook de sector kan gehoord worden.

Om de problematiek toe te lichten wordt een werkdocument uitgewerkt door een subwerkgroep. Dit document zal naast een verduidelijking van het probleem ook voorstellen tot oplossing bevat (dit alles is in overeenstemming met de taken van de subwerkgroep die vorige vergaderingen zijn besproken).

De voorstellen zouden de volgende elementen moeten bevatten:

- Invoering van een marktobservatie met mogelijkheid tot corrigerende maatregelen.

We hebben al een beperkte marktobservatie die uitgaat van de CCR, het is echter de bedoeling dat het nieuw te creëren systeem, met sectorvertegenwoordiging, niet alleen kijkt naar het verleden maar ook toekomstprognoses maakt. Met deze up-to-date marktinfo kan dan ingegrepen worden wanneer de markt instabiel wordt.

- Invoeren van een Europese regelgeving "verbod om onder de kostprijs te varen"

De werkgroep merkt op dat het hier de invoering van regelgeving moet zijn, niet het uitvoerdigen van een crisismaatregel die beperkt is in de tijd. Zoniet zou het einde van de crisis ook het einde van de maatregel zijn.

Het ideaal zou natuurlijk een gelijkschakeling zijn van alle regelgeving, zowel op vlak van de technische eisen, als sociaal en fiscaal. Met een dergelijk "levelplaying field" zouden er veel minder marktverstoringen mogelijk zijn.

- Invoeren van specifieke crisismaatregelen.

Een oud voor nieuw maatregel zou gepast kunnen zijn. De werkgroep is de mening toegedaan dat via deze regeling dan wel het juiste "segment" moet bijgestuurd worden.

Veel zal dus afhangen van het vinden van een set voorwaarden die toelaten om te differentiëren tussen de verschillende types schepen en de verschillende geografische streken.

## 3. Invoeren nieuwe regelgeving op nationaal vlak.

Gelet op de eisen waaraan een regime met betrekking tot het kostendekkend varen zou moeten voldoen op het gebied van opsporing en bestraffing van inbreuken, komt de werkgroep tot de conclusie dat het niet mogelijk is om al deze aspecten afdoend te regelen met een koninklijk besluit. Daarom is besloten in de werkgroep om de piste van het KB te verlaten en de inspanningen nu enkel te richten op de totstandkoming van een wet waardoor er juridisch gezien ruimere mogelijkheden zijn.

De procedure om een wet tot stand te brengen zal echter meer tijd vergen. Om die reden dringen de vertegenwoordigers van de binnenvaart aan op snel overleg met de bevrachters en verladers ten einde voor de tussentijd tot werkbare afspraken te komen.

#### 4. Sociaal / technisch

Het kabinet brengt verslag uit over de vergadering tussen de kabinetten van de ministers bevoegd voor arbeid en sociale zaken. Voor wat betreft het “vermoeden van werknemerschap” blijkt het niet de bedoeling te zijn om bepaalde sectoren te viseren. Verder werd ook onderstreept dat het KB waarin dit “vermoeden” wordt ingevoerd ook de mogelijkheid voorziet om bijkomende of andere criteria in te voeren voor bepaalde sectoren.

Voor wat betreft de technische normen en de mogelijke aanpassingen en opschortingen is door de administratie een document overgemaakt. De bespreking van deze aspecten wordt toevertrouwd aan de subwerkgroep die plaatsvindt op het ITB. De Heer Henk Croo, die deze materie op internationaal vlak opvolgt voor België zal hierbij aanwezig zijn.

#### 5. Planning volgende vergadering.

De volgende vergadering zal doorgaan op 23 mei om 10uurop het kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit. Nadere informatie volgt in de uitnodiging.

# Werkgroep crisis Belgische binnenvaart

Conclusies vergadering 31/05/2013

## 1. Crisisaanmelding bij Europa.

Er wordt verslag uitgebracht over de vergadering van het binnenvaartcomité die plaatsgevonden heeft op 27 mei 2013:

- Waren vertegenwoordigd: België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Oostenrijk en Finland. Voor de Europese commissie waren DG Move en het kabinet van commissaris Kallas vertegenwoordigd. Ook de CCR was aanwezig.
- B heeft de gelegenheid gehad het voorbereide document te presenteren en toe te lichten.
- NL sloot zich aan bij de analyse van B en is van mening dat de situatie sedert 2010 nog verder verslechterd is zodat er wel sprake kan zijn van een structureel probleem, althans voor de droge ladingsector en dan meer bepaald de grotere categorie schepen. Zonder maatregelen kan de sector niet op eigen kracht uit de moeilijkheden geraken.
- F is terughoudender. De invloed van de overcapaciteit speelt vooral voor het vervoer op de Moezel en de Bovenrijn.
- D is nog terughoudender en ziet nog geen structureel probleem. In 2012 werd een verbetering vastgesteld.
- AU ziet ook een verbetering. Problemen zijn er wel op de Donau vooral op in het segment van de tankvaart (nakende vereiste van dubbelwandigheid).
- Voor de CCR is er een duidelijk onderscheid tussen de sector van droge lading en tankvaart. In de tankvaart is er een positieve evolutie. In de droge lading is er een structureel probleem voor de grote schepen. Die ondernemingen komen zonder maatregelen niet uit de crisis. Ook is er een vaststelling dat het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer blijkbaar niet de stijging van de overslag in de zeehavens volgt.
- De EC concludeerde dat er blijkbaar een capaciteitsprobleem is, maar dat dit blijkbaar nog niet als Europees kan worden beschouwd. Daarnaast is er ook een probleem van prijsvorming, gevolg van de structuur van de sector.
- De voorgestelde maatregelen werden overlopen, maar een inhoudelijke discussie heeft nog niet plaatsgevonden.
- Een volgende stap is een vergadering met lidstaten en stakeholders (binnenvaartorganisaties ESO en EBU, FEPI, verladingsorganisaties). DG Move zal die nog voor de vakantie organiseren (streefdoel = juni).
- Vertegenwoordiging van nationale organisaties dient via ESO of EBU te gebeuren. DG Move is akkoord met ruimere delegaties van deze twee internationale organisaties (5 personen per delegatie).

Het Belgische dossier moet nog vervolledigd worden, vooral op het gebied van de financiële situatie van de ondernemingen. Uit de discussie blijkt dat het niet alleen aandacht dient te schenken aan de problematiek van de overcapaciteit, maar ook aan de ontwikkeling van de vrachtprijzen gezien over een langere termijn. Deze onderwerpen zullen behandeld worden op een uitgebreide vergadering van de economische commissie van het ITB (10 juni 2013).

Naast de aanvulling van het dossier met een luik prijsontwikkeling dient ook een gedeelte te worden opgenomen mbt de marktobservatie. Dit gedeelte is verwaarloosd. Er dient een degelijk observatorium te worden uitgewerkt dat als een permanent waakmechanisme kan functioneren.

Het dossier dient eerst volledig klaar te zijn vooraleer een formele aanmelding van de crisis kan plaatsvinden. Men dient omzichtig om te gaan met de timing, omdat de termijn van 3 maanden dan begint te lopen en de vakantieperiode tot tijdverlies zou kunnen leiden.



In de tussentijd zal B bilateraal contact houden met NL, D en F. Het is immers van belang eerst de belangrijkste binnenvaartlanden op één lijn te krijgen alvorens over concrete maatregelen te spreken.

## 2. Invoeren nieuwe regelgeving op nationaal vlak.

- Prijzenobservatorium

In aansluiting op de vergadering van 24 mei 2013 met verladers en bevrachters zijn er eerste contacten geweest met de FOD Economie (Prijzenobservatorium). Er is een mogelijkheid om dit observatorium in te schakelen om de prijsontwikkeling te objectiveren. Tegen 12 juni ging men een voorbeeld van vraagstelling bezorgen aan de beleidscel. Om dit verder te bespreken en een vraagstelling te formuleren specifiek voor de binnenvaartsector zal er op 18 juni 2013 om 10u een vervolgvergadering met verladers en bevrachters worden georganiseerd.

- Reglementering kostendekking

Er wordt een overzicht gegeven van de verschillende pistes die tot nu toe gevolgd zijn. De eerste piste was een koninklijk besluit, dat evenwel beperkingen zou inhouden op het gebied van mogelijke vervolging en sanctionering. Vervolgens werd de keuze gemaakt ineens naar een voorontwerp van wet toe te werken. Het eerste voorstel ging uit van een directe sanctioneringsmogelijkheid op het terrein, maar zou verplichtingen in houden voor de vervoerder (kostprijsberekening aan boord). Een derde piste, eveneens met een voorontwerp van wet, ging uit van een andere benadering en vergt de tussenkomst van een administratief rechtscollege.

De voor- en nadelen van de verschillende pistes worden overlopen en er wordt ook gedacht aan een parallel proces (eerst KB, later te vervangen door wet). Belangrijk is dat er een daadwerkelijke handhaving mogelijk is en dat de ketenaansprakelijkheid wordt opgenomen.

Besloten wordt om de verschillende alternatieven op basis van een matrix met de voor- en nadelen, mogelijkheden, bedreigingen, bottle-necks, enz., terug te bespreken in de beperkte werkgroep die zal plaatsvinden op 7 juni 2013 om 9u30 op het ITB.

## 3. Sociaal / technisch

- Een onderzoek van de overgangsbepalingen van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn staat op het werkprogramma van de CCR. NL is ook vragende partij voor aanpassingen en heeft verschillende studies lopen. B volgt dit op internationaal vlak mee op.

In dit verband is het ook van belang te wijzen op de overeenkomst die zopas werd gesloten tussen CCR en DG Move met betrekking tot de samenwerking. Doelstelling is een nieuw comité te creëren dat standaarden op gebied van technische voorschriften en bemanningsvoorschriften zal uitwerken. Zowel de communautaire als de Rijnvaartwetgeving kan daar dan naar verwijzen, waardoor er een harmonisering van voorschriften kan worden gerealiseerd. De sector zal bij de werkzaamheden van dat nieuwe comité kunnen worden betrokken.

- Op het gebied van het sociaal statuut zijn nog besprekingen met het kabinet De Coninck gepland.

## 4. Planning volgende vergadering.

De volgende vergadering zal doorgaan op 18 juni 2013 na de middag (na de vergadering met bevrachters en verladers).

## Laad- en lostijdenbesluit

Hierbij vindt u twee stukken betreffende het laad- en lostijdenbesluit. Het ene stuk is van de Koninklijke Vereniging het Comité van Graanhandelaren. Dat laat duidelijk zien wat er gebeurt als de overheid niet ingrijpt.

Vervolgens vindt u de brief die de ASV samen met de BBU heeft verstuurd, ondersteund door de Varende Ondernemers van de CBRB. Hierin wordt de minister opgeroepen alsnog een wettelijke regeling van kracht te laten zijn, ook na het aflopen van het termijn waartoe de huidige regeling bedoeld is.

We hopen u hiermee optimaal op de hoogte gebracht te hebben,  
Met speciale dank aan de inzet van Jos Evens,  
Het bestuur en denktank van de ASV

### **Agri laad en lostijden – 2013**

1. TOEPASSINGSGBIED: Laad- en of losplaatsen in Nederland en België, nationaal en grensoverschrijdend vervoer.
2. WERKDAG: Een werkdag loopt van 06.00 uur en eindigt om 24:00 uur.
3. NACHT: werkzaamheden tussen 00.00 uur en 06.00 uur.
4. ZON- of WETTELIJKE FEESTDAG: de periode van 00.01 tot 24.00 uur op een zon- of wettelijke feestdag
5. MELDINGEN: meldingen van laad- of losgereedheid kunnen uitsluitend op werkdagen tussen 09.00 en 18.00 uur geschieden met dien verstande dat zij op zaterdagen slechts kunnen worden gedaan, indien de vervoerder op de werkdag voorafgaande aan de zaterdag, voor 17.00 uur heeft aangekondigd het voornemen te hebben bedoelde melding op zaterdag te doen.
6. LIGTIJD cq LAAD- of LOSTIJD:
  - a. De ligtijd cq laad- of lostijd vangt aan op maandag 06.00 uur en eindigt op zaterdag 24.00 uur. Na het melden van de laad- of losgereedheid begint de laad- of lostijd de volgende werkdag om 06.00 uur.
  - b. Ligtijd cq de laad- of lostijd bij laden of lossen: Periode uitgedrukt in een aantal doorlopende uren waarvan de aanvang bepaald wordt, vanaf het tijdstip laad/losgereed, of op de afgesproken dag en tijd. Zon- en wettelijke feestdagen lopen niet in de laad of lostijd, tenzij er wel op die dagen laad- of losverrichtingen zijn uitgevoerd op het betrokken schip. Laden of lossen op zondag dient tussen schipper en verlader/ontvanger overeen gekomen te worden.
7. De laad- of lostijd bedraagt afhankelijk van het gewicht (in metrieke tonnen) van het overeengekomen tonnage:

Gewicht in 1000 kg		Laad- of lostijd in uren	
0	400		48
401	900		48
901	1400		60
1401	2000		72
2001	3300		84
3301	5500		84
5500	<		84

#### OVERLIGGELD en VERHOOGD OVERLIGGELD

i. **A-/** Na het verstrijken van de LIGTIJD cq de laad- of lostijd begint de OVERLIGGELDPERIODE die in het aantal uren gelijk is aan de LIGTIJD cq de laad- of lostijd en tevens doorlopend is, ook op zon- en

wettelijke feestdagen die daarin voorkomen. Voor zover de afzender of ontvanger het schip ophoudt nadat de laadtijd of lostijd is verstreken, telt elk uur of een aangebroken uur als een overliguur en is met betrekking daartoe overliggeld verschuldigd.

ii. Het liggeld wordt berekend over de scheepsgrootte en telt per uur ook op zon- en feestdagen:

Scheepsgrootte		Overliggeld per uur per ton	
0	400		€0,030
401	900		€0,023
901	1400		€0,021
1401	2000		€0,020
2001	3300		€0,019
3301	5500		€0,018
5500	<		€0,018

(Het overliggeld bedraagt per categorie minstens het hoogste bedrag van de lagere categorie.)

iii. voor sleepschepen en duwbakken: 50% van de vergoeding voor motorschepen.

iv. Voor de berekening van het overliggeld wordt de verplaatsing rekenkundig afgerond op hele m3 en het overliggeld per uur op centen.

v. **B-/** Na het verstrijken van de OVERLIGGELDPERIODE start de EXTRA-of VERHOOGD OVERLIGGELDPERIODE, doorlopend, ook op zon- en wettelijke feestdagen die daarin voorkomen. De extra- of verhoogd overliggeldperiode wordt berekend op basis van 150% van de overligtijd.

vi. Een aangevangen uur geldt als een heel uur.

8. De lostijden en de erkende melddatum worden vermeld op de vervoerdocumenten die rechtsgeldig zijn tot uitbetaling van de vracht.

9. Vergoeding van zon- of feestdag €30,00 per uur met een minimum betaalbaar van 3 uur, onderbrekingen meegerekend. Het betreft effectief gewerkte uren tijdens laad of loswerkzaamheden. Deze vergoedingen zijn ten laste van de opdrachtgever.

10. Verhaalvergoedingen te betalen bij niet afgesproken verplaatsingen (anders dan voor of achteruithalen zelfde zijde van de laad of losplek) of als gevolg van gewijzigde instructies, waarbij het schip zich van de laad- of losplek moet verwijderen (met onderbreking van de werkzaamheden), of zich naar een andere laad- of losplek moet begeven binnen de laad- of loshaven.

Gewicht in 1000kg		Forfaitaire vergoeding <300m	Forfaitaire vergoeding <5 km	Forfaitaire vergoeding > 5km
0	400	€50,00	€100,00	€125,00
401	900	€50,00	€100,00	€125,00
901	1400	€75,00	€150,00	€187,50
1401	2000	€100,00	€200,00	€250,00
2001	3300	€137,50	€275,00	€343,75
3301	5500	€187,50	€375,00	€468,75
>	5500	€187,50	€375,00	€468,75

Deze vergoedingen zijn ten laste van de opdrachtgever.

11. Indien op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost:

a. geldt artikel 6 voor de eerste laadplaats of laadplek en

b. geldt artikel 6 voor de eerste losplaats of losplek;

c. Indien voor één afzender of ontvanger op meerdere plekken of plaatsen moet worden geladen of gelost, wordt de laadtijd, de lostijd of de overligtijd geschorst gedurende het varen naar een volgende

laadplaats of losplaats.

12. Daar waar in deze voorwaarden niet is voorzien gelden de gebruikelijke voorwaarden in de Binnenvaart.

\*\*\*\*\*

## Minister van Infrastructuur en Milieu

### **Betreft: Tijdelijk besluit laden en lossen binnenvaart**

Rotterdam, 28 mei 2013

Zeer geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Na jaren van intensief overleg tussen marktpartijen onderling en marktpartijen en uw ministerie is in juli 2011 het tijdelijk besluit laden en lossen ingevoerd. In de memorie van toelichting wordt uitvoerig ingegaan op nut en noodzaak van de regeling en de reden van tijdelijkheid.

Als wij de huidige situatie en ontwikkelingen in de markt beschouwen, zijn nut en noodzaak van een dergelijke regeling nog altijd aanwezig. De tijdelijkheid is door de realiteit van de markt ingehaald. Over de marktsituatie hoeven wij u niet nader te informeren. Die is voor de vervoerders onveranderd slecht, getuige ook het standpunt van uw Belgische ambtsgenoot inzake de crisisaanmelding. Met betrekking tot de ontwikkelingen in de markt constateren wij dat er ook op het vlak van laden, lossen en overliggeld een verschuiving plaats vindt van tweezijdige naar eenzijdige voorwaarden. Min of meer aanvaardde en in essentie tweezijdige (overheids)regelingen, worden door aanbieders van vervoer regelmatig ter discussie gesteld. In de praktijk betekent dit een drang naar langere laad- en lostijden en lager overliggeld. Een treffend voorbeeld hiervan zijn de zogenaamde IMEXGRA-voorwaarden, welke door de Belgische handelaren en producenten in granen- en veevoedersector zijn opgesteld en worden gehanteerd bij de nationale en internationale bevrachting. Wij hebben vernomen dat de Nederlandse granen- en veevoedersector in het licht van de intrekking van het tijdelijke besluit het Belgische voorbeeld gaat volgen. Blijkbaar kunnen zij dit ook ongestraft doen. Ondanks de vele klachten bij de Belgische, Nederlandse en Europese mededingingautoriteit wordt niet ingegrepen.

De internationale context is ook gewijzigd. In andere landen zijn de laad- en losregelingen intussen gemoderniseerd, terwijl in België, waar de vergoedingen worden geïndexeerd, als uitvloeisel van het onlangs overeen gekomen protocol een onderzoek loopt naar misbruik door machtsconcentraties van verladers en tussenpersonen. Ook uw ministerie doet vergelijkend onderzoek naar de markttransparantie in de binnenvaart. Afschaffing van het Nederlandse Besluit zou de internationale verhouding verstoren.

Het heeft er alle schijn van dat het zorgvuldig tot stand gekomen compromis van de koepelorganisaties van verladers en binnenvaartorganisaties wordt opgevolgd door een eenzijdig dictaat van aanbieders van vervoer. Helaas dreigt daarmee een van de doelstellingen van het besluit namelijk actualisering in de markt van laad- en lostijden en overliggeld waardoor de koepelorganisaties verder kunnen werken aan tweezijdige voorwaarden, niet te worden bereikt.

Concluderend stellen wij vast dat het gegeven van de huidige kwetsbare verhoudingen niet verantwoord zou zijn het besluit in te trekken. De BinnenvaartBrancheUnie, de Algemeene Schippers Vereeniging en de ledengroep Varende Ondernemers van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart zijn unaniem van mening dat verdere deregulering op dit moment ongewenst is en meer schade aan de marktsituatie zou toebrengen.

Reden waarom wij klemmend beroep op u doen het tijdelijk besluit laden en lossen in de binnenvaart te handhaven.

Deze brief is opgesteld in nauw overleg en in overeenstemming met de ledengroep Varende Ondernemers van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

Met vriendelijke groet,

Binnenvaart Branche Unie en Algemeene Schippers Vereeniging

## Verslag OTNB 16 april 2013.

Op het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het halfjaarlijkse Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart plaatsgevonden. Ron Breedveld en Bouke Veltman waren daarbij aanwezig namens de ASV.

In het overleg kwam de stand van zaken van de volgende punten ter sprake :

- Het ongeval met de Waldhof.
- AIS en ECDIS.
- De overgangsbepalingen in het R.O.S.R.
- Relingen en dode hoek op binnenvaartschepen.
- Varen op LNG/duurzame binnenvaart.
- Gevaarlijke situaties in de binnenvaart.

### **Het ongeval met de Waldhof.**

Onlangs is er een onderzoek naar buiten gebracht aangaande het ongeval met het motortankschip "Waldhof", in januari 2011 in het 'berggedeelte' van de Rijn. De Nederlandse delegatie is van mening dat dit een slecht onderzoek is geweest, waarbij geen enkele aandacht wordt geschonken aan de aard en duur van de stremming die het gevolg was van het ongeval. Voor Rijnvaartcommissaris Muller is dit dossier nog niet gesloten. De Nederlandse delegatie wil er bij de Duitse overheid op aandringen, dat men gaat pogen een handboek samen te stellen die bij calamiteiten van grote omvang is te raadplegen. Daarnaast is een opschaling nodig van de bevoegdheden. Ten tijde van het ongeval en de stremming was allerm minst duidelijk welke overheden, welke bevoegdheden hadden, waardoor de meeste beslissingen door het plaatselijke WSA ambt moesten worden genomen.

De ASV heeft gevraagd of Duitsland nog plannen heeft om het beschikbare bergingsmateriaal uit te breiden. Zij hebben hier geen plannen voor.

Een eerste verandering op dit gedeelte van de Rijn is al wel doorgevoerd. De lichtopstanden zijn uitgebreid en er zijn olop- en ontmoetingsverboden ingesteld voor grote schepen en samenstellen.

### **AIS en ECDIS.**

Voor het Automatic Identification System (AIS) is een nieuwe technische standaard van kracht geworden, versie 2.0. Vanaf 2015 zal enkel AIS apparatuur mogen worden ingebouwd die voldoen aan deze versie. Apparatuur van de versie 1.01 mag ook na 2015 nog in gebruik zijn.

Binnen de CCR is nog geen besluit genomen over de verplichting van AIS. Duitsland wil gekoppeld aan de AIS verplichting, de zogeheten ECDIS navigatiekaarten verplichten. De Nederlandse delegatie is hier op tegen en heeft de Duitse delegatie verzocht een impactanalyse te maken voor de verplichting van ECDIS. Het is niet voorzien dat deze impactanalyse op korte termijn klaar kan zijn. Om die reden is de besluitvorming rondom de AIS/ECDIS verplichting vooralsnog uitgesteld. Na de besluitvorming is uitgesteld, overweegt Rijkswaterstaat een AIS verplichting op voorhand op te nemen in het BPR. Dit zal inhouden dat Nederland, in navolging van o.a. Oostenrijk en Havenbedrijf Antwerpen, een AIS verplichting zal kennen en de internationale Rijn nog niet. Als argument voor het eenzijdig invoeren geeft RWS als argument, dat de Nederlandse overheid veel geld heeft geïnvesteerd in het AIS (d.m.v. aanschafsubsidie en walinfrastructuur) en hier op korte termijn ook optimaal gebruik van wil kunnen maken. RWS houdt bij de overweging van een nationale verplichting, rekening met de mogelijkheid dat Duitsland op dat moment een eventuele nationale ECDIS verplichting kan invoeren.

De ASV heeft wederom gevraagd wat de CCR gaat ondernemen rondom de privacy van AIS. In CCR verband zal er over de privacy niks worden afgesproken. Die verantwoordelijkheid ligt bij afzonderlijke lidstaten, waarbij het in Nederland is opgenomen in een ministeriële regeling. Door onder meer ASV, LVBHB als LWO is aandacht gevraagd voor handhaving van de privacy van AIS-gegevens. Websites als marinetraffic.com mogen de AIS-gegevens niet publiceren. Het Openbaar Ministerie (OM) is nog niet overgegaan tot handhaving. Voor het OM heeft dit nog

onvoldoende prioriteit

Het ligt in de verwachting dat bij het opnemen van een AIS verplichting in het RPR, de AIS transponder ten allen tijde moet aanstaan. Dit levert enkele problemen op in ADN gebieden. Bij het laden/lossen van tankers moet nl. alle niet explosie beveiligde apparatuur uitgeschakeld worden. Er zijn enkele uitzonderingen en voorgesteld wordt om AIS in het ADN op te nemen als uitzondering.

Het komt veelvuldig voor dat aan boord van schepen de basisgegevens niet correct zijn op de AIS apparatuur. Hierbij valt te denken aan bijv. de scheepsnaam, het MMSI nummer of de afmetingen van het schip/samenstel. De komende maanden zal Rijkswaterstaat op verschillende data en locaties een onafhankelijke monteur ter beschikking stellen, die d.m.v. een RWS vaartuig aan boord wordt gebracht en helpt bij het correct instellen van de AIS apparatuur.

### **De overgangsbepalingen in het R.O.S.R.**

De Nederlandse delegatie heeft zich in dit kader de afgelopen periode beperkt tot onderzoek naar de gekleurde ruiten stuurhut (R.O.S.R. art.7.02, lid 5). Uit onderzoek van TNO is gebleken dat de groen gekleurde ruiten overdag geen negatieve invloed hebben op het zicht van de roerganger. In het donker is dit echter wel het geval i.v.m. de spiegeling van licht. Dit kan bijvoorbeeld veroorzaakt worden door licht van beeldschermen i.c.m. een lichtgekleurd stuurhutplafond. De Nederlandse delegatie is van mening dat er betere oplossingen te vinden zijn voor de spiegeling dan het vervangen van de stuurhutruiten. Dit wetende, wil de Nederlandse delegatie voorstellen de groen gekleurde ruiten toe te staan, eventueel via de hardheidsclausule. Brons gekleurde ruiten hebben zowel overdag als 's nachts een te grote invloed op het zicht om toe te worden gestaan.

Tijdens het overleg heeft het CBRB iedereen opgeroepen zoveel mogelijk gebruik te maken van de reguliere hardheidsclausule. De ASV is van mening dat de reguliere hardheidsclausule onwerkbaar is en niet de oplossing voor de problematiek van de overgangsbepalingen. De beste oplossing is, volgens de ASV, om terug te keren naar 'alleen van toepassing bij nieuw-, ver- en ombouw (N.V.O.)'. De Nederlandse delegatie wil wel alle aanspraken op de hardheidsclausule indienen bij de CCR, maar houdt zich het recht voorbehouden de toepassing niet aan te bevelen.

### **Relingen/dode hoek op binnenvaartschepen.**

De Nederlandse delegatie heeft, m.m.v. de KLPD, informatie ingewonnen over het aantal incidenten in de binnenvaart met een dodelijke afloop. In de periode 2007-2011 komt dit in Nederland neer op een totaal van circa. 20 incidenten. Op dit moment wordt er een verdiepingsslag gemaakt om te kunnen beoordelen of en in welke, relingen en/of reddingsvesten het incident, dan wel de dodelijke afloop, hadden kunnen voorkomen. Daarnaast wil men de informatie uitbreiden met incidenten zonder dodelijke afloop. Duitsland heeft aangegeven dat ze, ondanks het gebrek aan onderbouwing, de relingplicht wil doorvoeren.

De ASV heeft hierbij opgemerkt dat, hoewel elke dode er één teveel is, er geen nut en noodzaak is voor het verplicht plaatsen van relingen aan boord van binnenvaartschepen. Dit gezien het relatief lage aantal per jaar, waarbij nog de vraag of relingen deze al dan niet hadden kunnen voorkomen.

Op het dossier dode hoek van binnenvaartschepen heeft zich weinig vooruitgang voorgedaan sinds het vorige overleg (zie de ASV nieuwsbrief oktober). De CCR is daarentegen wel bezig om de dienstinstructies op te stellen voor de apparatuur die dienen als visuele hulpmiddelen om de dode hoek te verkleinen. Zoals de dienstinstructies nu voorliggen, is er naar de mening van de Nederlandse delegatie teveel in opgenomen. Zij vinden dat de dienstinstructie niet teveel moet gaan lijken op pseudoregelgeving.

Zoals het er nu naar uit ziet zal de relingplicht wellicht alleen voor de vrachtvaartuigen groter dan 55 meter gelden. Grote recreatievaartuigen blijven vrij van de verplichting. Ministerie en KLPD onderzoeken dit. Voor de passagiersschepen geldt en blijft de verplichting bestaan.

### **Varen op LNG/duurzame binnenvaart.**

Een duurzame binnenvaart is ook binnen de CCR een hot item. Zo heeft de CCR afgelopen najaar een strategie aangenomen voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen. Daarnaast organiseert de CCR in december van dit jaar een congres met als hoofdonderwerp 'een duurzame binnenvaart'. De Europese Commissie heeft op 10 april jl. , tijdens de bijeenkomst 'Green shipping' al een voorsprong genomen door ervoor te pleiten dat op termijn de binnenvaartschepen boven de 100 meter beter over kunnen stappen op het gebruik van LNG als brandstof.

In de CCR is wordt op dit moment een risicoanalyse gemaakt voor het gebruik van LNG als brandstof voor de voortstuwing van binnenvaartschepen. De CCR gebruikt de analyse voor het invullen en/of aanpassen van de regelgeving die het gebruik van LNG als brandstof voor de voortstuwing op grotere schaal mogelijk te maken. Hierbij valt te denken aan aanvullende eisen aan bemanning, navigatietekens, bij het schutproces en de bescheiden aan boord. Vooralsnog is het gebruik van LNG alleen toegestaan na toestemming van de CCR per schip. Met name Duitsland is terughoudend in het uitbreiden van de vloot op LNG varende schepen.

### **Gevaarlijke situaties in de binnenvaart.**

Op aangeven van de ASV was er in het OTNB een extra agendapunt opgenomen te weten, "gevaarlijke situaties in de binnenvaart". Aanleiding hiervoor was een aanvaring waarbij een overhangende 'duwkop' van een schip, het stuurhuis van het andere schip volledig heeft vernield.

Hieronder is het begeleidend schrijven bij de inbreng van het agendapunt te lezen :

*Wij zouden als ASV graag als agendapunt aan de OTNB agenda toe willen voegen:*

### ***Gevaarlijke situaties in de binnenvaart (toegestaan door regelgeving)***

*Het verbaast ons zeer dat er regelgeving is die tot bijzonder grote gevaren leidt. In deze mail stuur ik je een reactie ter illustratie van een van de leden van de denktank van de ASV.*

*Ook wil ik hierbij nog een paar foto's laten zien waarbij een jong schip met de ankers naar binnen ( maar wel weer een duwstevan ) een aanvaring heeft gehad met een motorschip. Het motorschip werd daarbij eerst in de midden geraakt en vervolgens schoof het schip verder langs het motorschip naar achteren. Dat hier de schipper nog levend af is gekomen is een wonder. Na de aanvaring was zelfs de reguleur in de stuurhut niet meer te vinden om de motor stop te zetten. Dus waar hebben we het soms over als het gaat om regels als b.v. de ankers naar binnen brengen, als je daarnaast duwbakken of schepen met duwstevens wel toelaat. Maar je kunt nu toch niet al die nieuwe schepen gaan afkeuren, waren de woorden van .....(dat heb ik maar even weggelaten. red).*

*Vervolgens ontstond er binnen de denktank een discussie waarbij iemand het dusdanig verwoordde:*

*Ik roep al jaren dat zulke overhangende koppen killers zijn. Je hoeft niet veel verbeeldingsvermogen te hebben om te zien dat als het fout gaat dat het dan ook gelijk erg fout gaat.*

*En net zo gek vind ik die enge smalle gangboorden van de vaak container schepen met hele lage den, en als ze leeg zijn zijn ze eng hoog, en kom je een bolder aan dek tegen en je hebt tassen kinderen of etc in je handen, is het een ware hindernis en moet je goed uitkijken.*

*Dan dit artikel een staats secretaris regelt even ( dus geen minister of Europarlementariër ) een uitstel van 10 jaar op geluidseisen nieuwe woning bouw langs snel wegen en spoor. Argument die ze gebruikt is te duur en het stimuleren woningbouw. Is wel gek dat bij ons Europa roept wij kunnen niets doen, gaan wij niet over. Vervolgens verschuilt de minister zich ook achter woorden. kunnen wij niets aan doen maar een staat secretaris regelt even op een namiddag iets voor de woning bouw waar opvallend weinig woorden aan vuil gemaakt worden. Dat is meten met 2 maten!*

*Tot zover namens de ASV  
Sunniva Fluitsma*



Hierop reageerde de Nederlandse delegatie met wat het punt was van de ASV. Het verbieden van overhangende 'duwkoppen'? Verzocht wordt aan de ASV om dan voorstellen hiervoor in te dienen.

Als laatste punt heeft de ASV gevraagd of er al voorstellen zijn gedaan voor het verhogen van de keuringsleeftijd bij het verlengen van het Groot Vaarbewijs/Rijnpatent. Inmiddels is er voor het Groot Vaarbewijs een voorstel ingediend bij het CCV. Deze divisie van het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is belast met de uitgifte van vaarbewijzen.

Ron Breedveld  
15-05-2013

## Brief aan SAB

Minister van Infrastructuur en Milieu

Rotterdam, 29 mei 2013

### **Betreft: uitwerking deel C Scheepsafvalstoffenverdrag**

Briefnummer: 197

Excellentie,

Naar aanleiding van de plannen om een betaalsysteem in te voeren voor de uitwerking van deel C van het Scheepsafvalstoffenverdrag richten wij ons tot u.

Op 20 februari hebben wij formeel vernomen aan welke bedragen voor de mogelijke abonnementen gedacht wordt. De voorgestelde bedragen variëren van €550,= tot €710,=. Aan de hand van een in de sector breed uigezette enquête en contacten met de diverse achterbannen hebben wij kunnen constateren dat er geen draagvlak is voor de abonnementen tegen de voorgestelde tarieven. De invoering van het abonnement zal averechts werken en niet de gewenste effecten hebben. De abonnementen zullen tegen de huidige voorgestelde tarieven niet worden afgenomen.

Een en ander was ook al duidelijk geworden op basis van een breed ondersteunde petitie die geïnitieerd was door de ASV en aangeboden is aan de Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu (I&M).

Wij kunnen u berichten dat de gehele bedrijfstak, bestaande uit de ASV, BBU, CBRB en Koninklijke Schuttevaer, de NPVW (Nederlands Platform voor Waterrecreatie) en de FONV ( Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen) op dit punt unaniem standpunt heeft ingenomen.

Genoemde organisaties verzoeken u dan ook dringend om de plannen voor een betaalstructuur op te storten tot 01-01-2016. In de tussentijd de inzamelbakken t.b.v. van afval wel af te laten sluiten op basis waarvan duidelijkheid ontstaat ten aanzien van het gebruik van de afvalbakken, de gewenste infrastructuur en de daadwerkelijke omvang en samenstelling van de afvalstroom.

Daarnaast dient met voortvarendheid gewerkt te worden aan de internationale invoering zodat per 01-01-2016 minimaal in Duitsland, België, Frankrijk en Nederland tot één abonnement kan worden gekomen.

Wij willen hierbij niet voorbij gaan het principe 'de vervuiler betaalt'. De binnenvaart ondernemer is zeker bereid om te betalen mits de bedragen voor het abonnement betaald moeten worden pro rata zijn en als redelijk worden ervaren. Dit is niet alleen ingegeven door de economisch zware tijden voor de binnenvaart, maar ook door het feit dat er geen sprake is van invoering op Europees niveau, immers we spreken over het CDNI\*) verdrag, dat een internationaal karakter kent. Gelijktijdige invoering in de verdragstaten zal het draagvlak vergroten maar ook recht doen aan de in het verdrag afgesproken uniformiteit om concurrentie vervalsing te voorkomen.

De eenzijdige invoering van een abonnement, zonder de verdragspartners van het CDNI verdrag, tast ook de geloofwaardigheid van het verdrag aan.

Wij hopen en vertrouwen erop dat u bij de vaststelling van het definitieve beleid in voldoende mate rekening met onze eensluidende wensen zult houden.

Hoogachtend,  
Algemeene Schippers Vereeniging,  
Binnenvaartbranche Unie,  
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart,  
Koninklijke Schuttevaer,  
Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen en  
Nederlandse Platform voor Waterrecreatie.

\*) CDNI = Convention relative à la collecte, au dépôt et à la reception des Déchets survenant en  
Navigation rhénane et Intérieure

## Verslag van de beursgang in Gorinchem.

We hadden een leuke stand met een gezellige uitstraling, wat resulteerde in veel belangstelling.

Gelukkig hadden we alle dagen genoeg mensen op de stand om alle belangstellenden te kunnen informeren.

Onze eigen leden waren allemaal positief over het idee om er te staan.

Tijdens gesprekken viel het op dat er bezoekers waren die het met ons eens waren maar ze waren al lid van een andere bond.

Het blijkt nog steeds dat leden van andere bonden niet goed van alle binnenvaart perikelen op de hoogte zijn.

De ongeorganiseerde schipper blijft ook nog steeds in afwachtende houding.

Toch hebben we een paar inschrijvingen mogen noteren.

Het is zaak dat we rond september de nog twijfelende mensen nog eens moeten benaderen, misschien kunnen we die dan ook overtuigen dat in de huidige situatie de ASV de organisatie is die echt voor de schipper opkomt.

Kortom er blijft nog een hoop werk aan de winkel om de binnenvaart te informeren, maar we kunnen terug kijken op een positieve beursgang.

## Beursposter gebruikt in Gorkum:

### **ASV roept op:**

**CCR moet terug naar de oorspronkelijke regelgeving:  
voldoen aan nieuwbouweisen bij om- ver of nieuwbouw**

### **Wist u dat er al vanaf 2001 een rapport ligt bij de CCR waarin staat :**

Dat de binnenvaart (toen ook al) als uiterst veilig werd beschouwd

Dat er gemiddeld 1 dode per jaar valt in de binnenvaart

Dat de regels (dus) niet voortkomen uit gevaarlijke situaties die zich voorgedaan zouden hebben?

Dat de gemiddelde kosten om te voldoen aan de ROSR regelgeving 400.000,- bedragen?

Dat naarmate een schip kleiner of ouder is de kosten nog hoger zullen uitvallen?

Dat aan een deel van de regelgeving technisch niet te voldoen valt?

Dat een heel groot deel van de bestaande vloot niet zou kunnen voldoen aan die eisen?

Dat daardoor dat deel van de binnenvaart via koude sanering zal verdwijnen

### **En wist u ook :**

Dat nergens in deze maatschappij bestaande bedrijfsmiddelen met terugwerkende kracht aan nieuwbouweisen hoeven te voldoen

Dat ook "nieuwbouw"schepen geconfronteerd worden met steeds weer nieuwe regelgeving met terugwerkende kracht.

Dat Nederland het enige land is die de eisen op deze manier uitvoert (SI)

Dat de minister zegt dat alle buitenlandse schepen aan de grens gecontroleerd worden of ze aan de eisen voldoen

Dat dat natuurlijk helemaal niet zo is.

Dat daarmee Nederland als enige land zijn eigen oudere vloot om zeep helpt

Dat het ministerie zegt dat wij dan maar een klacht tegen de andere landen moeten indienen.

Dat de Nederlandse politieke partijen eindelijk begrijpen dat dit niet de bedoeling kan zijn

Dat deze politieke partijen de minister oproept in te grijpen

Dat de minister dat blijft weigeren

### **Dat de ASV als enige organisatie keer op keer dit rapport en de gevolgen van deze regelgeving aan de orde stelt**

\* 2 maal in Straatsburg bij de CCR zelf bij de raadgevende conferentie

\* diverse malen in de ESO

\* keer op keer bij het ministerie van IenM

\* bij vele politieke partijen die hier vragen over stellen aan de minister

\* in Europa bij de Europese commissie

\* in de samenwerking met Ons Recht (zie het protocol akkoord)

**Dat wij u hard nodig hebben om deze regelgeving te herzien!!!!**

## ING Rapport

### Reactie van de ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) op het ING rapport "herstel binnenvaart uit zicht"

Er is onder de schippers veel ophef ontstaan over het recente rapport van de ING met de toepasselijke titel "herstel binnenvaart uit zicht". U zult begrijpen dat het ons niet verbaast dat de conclusie getrokken moet worden dat er inderdaad geen zicht is op herstel in de binnenvaart.

Toch willen wij graag van de gelegenheid gebruik maken ons licht op de zaak te laten schijnen, want een aantal aannames in het rapport zien wij niet gestaafd door cijfers of andere bewijsvoering. Bovendien is in dit rapport de factor 'mens' volkomen ondergeschikt gemaakt aan de factor 'economie', misschien niet vreemd voor een bank maar hoe zit het met de zorgplicht die zo'n maatschappelijk belangrijke organisatie zou moeten hebben?

#### **Rol van de banken: visie wordt mede bepaald door eigen positie in de markt**

Het is niet de eerste keer dat de banken zich vergissen en ook niet voor het eerst dat economen het bij het verkeerde eind hebben, dus om nu blind op hen af te gaan lijkt ons wat ver gaan. Tenslotte waren de banken in de afgelopen jaren de enige partij die werkelijk inzicht hadden kunnen hebben in wat er allemaal (via hen) aan nieuwbouwschepen besteld is, en zij hebben die aanwas eindeloos door laten gaan, zelfs gestimuleerd, zonder ook maar een waarschuwing af te geven. Men verwijt de schippers veel (zie de heer Verberk in zijn rol als binnenvaartambassadeur), maar, doordat de schipper geen enkel zicht heeft kunnen hebben op die ontwikkelingen, is dat de partij die nu vooral slachtoffer is. Men moet niet vergeten dat een nieuw besteld schip pas jaren later in Nederland kwam, dus voordat de schippers zelf het overzicht hadden van de enorme overcapaciteit die men gecreëerd had, had dat overzicht er al lang bij de banken en de staat (via de staatsgaranties) moeten zijn. En dan is er natuurlijk ook nog het, in dit rapport volledig onderbelichte, feit dat leningen voor schepen die nu veel minder in de gevarenzone zitten (kleinere en oudere schepen) simpelweg geweigerd werden.

Wij lezen dit rapport daarom toch ook in het licht van een partij die zelf zijn verlies zo beperkt mogelijk wil houden. In dat licht zijn de keuzes die de bank voorstelt niet vreemd. Maar of ze in het belang van de particuliere schipper zijn? Wij denken te kunnen aantonen waarom dat niet zo is.

Dat aantonen is onze plicht omdat onze volksvertegenwoordigers afhankelijk zijn van de informatie die men krijgt om een afgewogen oordeel te kunnen vellen. Informatie zoals een rapport van de ING over haar visie op de crisis in de binnenvaart. Zelf houdt de overheid over de binnenvaart geen statistieken bij dus is men volledig afhankelijk van informatie van derden. Dat is op zich natuurlijk al een bedenkelijke zaak.

Dat is de reden dat de ASV reageert. Het moet niet aan ons gelegen hebben dat politici over eventuele informatie, voorstellen of ideeën niet zouden kunnen beschikken.

Daarom stuurde de ASV naar alle woordvoerders Infrastructuur en Milieu een schrijven voortgekomen uit reacties binnen de ASV denktank door. Verwachtend dat men daarmee de eigen conclusies kan trekken. In dat schrijven wordt op dit rapport ingegaan.

#### **Warme sanering versus koude sanering**

Als eerste wordt er in het rapport gesproken over een 'warme sanering'. Dat klinkt natuurlijk prettiger dan een koude sanering. Men spreekt over het voorkomen van een koude sanering door een sloopregeling (warme sanering) toe te passen. Maar men gaat daarbij voorbij aan het feit dat er nu al (jaren)lang een koude sanering bezig is. Die koude sanering betreft vooral de oudere vloot, kleinere schepen en schepen die juist weinig schuld hebben. Schepen waar nu al een tekort aan is en die vervangen worden door vrachtwagens, wat geheel in strijd is met het witboek vervoer (Europese Commissie) waarbij men spreekt over een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water. Dit zijn de schepen waarbij de banken geen enkele moeite hebben om de stekker eruit te trekken. Die worden op dit moment aan de lopende band gesloopt. Het is een persoonlijk drama maar dat telt niet mee omdat het vaak geen uitgesproken faillissementen zijn. Werk weg, woning weg, toekomst en pensioen weg, we zetten het niet in een statistiek dus het bestaat niet.

Net zo min als dat de wanhoop in cijfers te benoemen is. De uitzichtloosheid, het gevoel dat we aan al die eisen die aan de schipper gesteld worden (CCR!!) niet kunnen voldoen en we varen tot we erbij neervallen, en er geen haan naar kraait als dat allemaal eindigt in een berg schuld en een ontwricht gezinsleven.

Ook de maatschappelijke waarde van die schepen die nu voor altijd uit de vaart genomen worden noch de last die een maatschappij draagt bij zoveel gezinnen in nood wordt niet in grafieken vermeldt. Dus telt ook dat niet mee want ook daarbij geldt: niet zichtbaar is dus niet bestaand.

En zo wordt ook oorzaak en gevolg daarvan niet belicht. Iets wat wel van belang is om de juiste maatregelen te kunnen treffen.

### **Alweer een sloopregeling**

Het ING rapport lijkt aan te sturen op de vraag om een sloopregeling. Dat is dan voor veel nu nog varende schippers al de tweede of zelfs derde sloopregeling waar ze 'uit solidariteit' geacht worden aan mee te betalen. Maar diezelfde schippers hebben in het verleden gezien dat dit soort maatregelen niets helpt, het is slechts symptoombestrijding, dat heeft het verleden nu toch wel uitgewezen. Het is dan ook begrijpelijk dat hier geen draagvlak voor is onder de schippers in de binnenvaart. Die schipper waar wel veel over gepraat wordt, maar die zelf nauwelijks geacht wordt inbreng te hebben in deze discussie.

De sloopregeling waar de ING op doelt zou moeten gelden voor 200 tot 250 oudere schepen van ongeveer 2.000 ton. In dit opzicht zit er een tegenstrijdigheid in het rapport van de ING, want het is duidelijk dat de overcapaciteit zit in (de nog) grotere tonnenmaten (3.000, 4.000, 5.000 ton en groter, de nieuwbouw dus). Alleen schepen van 2.000 ton slopen zorgt ervoor dat een vaargebied waar de grotere tonnenmaten toch al niet kunnen komen binnenkort verstoken blijft van 2.000 tonners. Zouden daar alle verladers blij mee zijn?

### **Hoe liggen de feiten:**

In Nederland bestaat de vloot schepen boven de 2.000 ton uit:

24 schepen met een bouwjaar van voor 1960, 45 met een bouwjaar tussen 1960 en 1979, 165 schepen met een bouwjaar tussen 1980 en 1999 en 408 stuks met een bouwjaar tussen 2000 en 2011

Dat zou betekenen dat alle schepen van 2.000 ton gebouwd voor het jaar 2000 gesloopt zouden moeten worden.

Dat verhaal is in tegenspraak met een andere opmerking uit hetzelfde rapport, namelijk dat schepen van recent bouwjaar slopen niet zou moeten gebeuren, omdat het kapitaalvernietiging is van schepen van modern concept en met een hoge milieuvriendelijkheid.

Want zoals u ziet, zoveel schepen van oud bouwjaar in die tonnagesklasse zijn er niet, tenzij je oude duwbakken gaat slopen. Maar als men daar op zou doelen klopt dat dan weer niet, want de economen van de ING stellen, dat rederijen (want daar gaat het dan hier in hoofdzaak om) hun eigen opleggingen hanteren. Die hoeven dan dus niet gesloopt te worden.

Kortom....dit rapport laat nogal aan duidelijkheid te wensen over en lijkt op meerdere gedachtes te hinken.

### **Wie zal het betalen?**

Wie het allemaal zal betalen wordt niet uitgesproken in het rapport. Wij (vertegenwoordigers van de ASV) hebben echter met de samenstellers van het rapport een gesprek gehad waarbij overduidelijk werd dat de bank niet van plan is die sloopgelden op te brengen, en minister Schultz was in het laatste Algemeen Overleg over de binnenvaart zelfs zeer terughoudend als het om voorfinancieren van het bedrag zou gaan. Blijft over: de schipper die toch al zo in het nauw zit.

Ondertussen biedt die sloop natuurlijk geen enkele garantie op een verbeterde marktsituatie. Zolang er geen markttransparantie is en de schipper geen enkele marktmacht heeft lijkt deze maatregel nauwelijks soelaas te bieden.

Tenslotte zien we dat ook in het segment kleinere schepen, van rond de 1.000 ton, waar zeker geen overcapaciteit in zit een verontrustende ontwikkeling. Ook de tarieven waar deze schepen voor varen zijn al jarenlang ver beneden de kostprijs, tientallen procenten onder het, ooit mede door de NEA, berekende bodemtarief.

### **Conclusie**

Dit allemaal overziende trekt de denktank van de ASV de volgende conclusie:

Elk plan voor capaciteitsreductie wat er op basis van sloop verzonnen wordt is per definitie een slecht plan. Het kost veel te veel, straft diegenen die het niet veroorzaakt hebben, is kapitaalvernietiging en van de beschikbare middelen verdwijnt een groot gedeelte in de verkeerde zakken. Daarnaast ligt er ook nog een mooie vloot klaar (nog zeker 100 casco's van minimaal 2.500 ton liggen te wachten op

afbouw) en de technisch failliete ondernemingen komen er alsnog bijna niet bovenop. Ook zal het een minuscule effect hebben op de vervoersprijzen en voor velen is het bovendien al te laat.

De ASV is dus tegen dit voorstel. Men kan o.i. in het kader van de Richtlijn zelfs beter niks doen dan een sloopregeling in het leven roepen.

Wat er wel zou moeten gebeuren is dat alle partijen nu eindelijk eens met elkaar in discussie gaan over hoe er met de crisis omgegaan moet worden, waarbij de varende schipper ook een belangrijke stem krijgt.

Een overleg met de gezamenlijke bonden van ongeveer 2 uur gevolgd door een overleg op het ministerie met BBU, CBRB, EVO en ASV waarbij welgeteld één actieve schipper (de voorzitter van de ASV) aanwezig was, dat is de opbrengst naar aanleiding van de schippersacties in België. Hoe groot is dan de wens om er samen uit te komen?

### **En wat gebeurt er ondertussen?**

Een praktijkgevalletje:

Een schipper is in de afvaart in een uur tijd vier schepen tegengekomen waar twee maanden terug een andere eigenaar op zat (failliet dus).

De ondernemer gaat failliet, schip wordt geveild of van de hand gedaan voor een prikkie, de makelaar pikt een tonnetje of zo mee, verlader/bevrachter steekt er geld in met een aantal investeerders, huren het schip zelf in, brengen de exploitatie onder bij een firma (die wellicht ook geld erin heeft) of particulier met nog een beetje geld.

O ja, en de bank die gaat wel een huurcontract regelen (pakken het weg van een ander) voor het schip om het schip te slijten en van hun balans afstoten. De staatsgarantie niet vergeten te incasseren.

We kunnen zo wel een twintigtal schepen noemen waar het zo gegaan is en er zullen er nog veel volgen. We zullen geen namen noemen. Zo stilletjes aan is de koude sanering dus allang begonnen en die laat zich echt niet stoppen door een sloopregeling.

### **Nog meer schaalvergroting?**

En wat doet de ING? Die schrijft in het rapport dat de ING schaalvergroting adviseert om de huidige problemen in de toekomst te voorkomen. Dat legt al weer de basis voor een volgende nieuwbouwgolf en een verdere afbraak van de bereikbaarheid van kleinere bestemmingen.

### **Wel conclusies weinig onderbouwing**

Al met al valt het de ASV op dat men in het ING rapport wel veel roept maar dat we de onderbouwing van de conclusies niet zien. Zo zegt de ING dat meer samenwerkingsverbanden en rederijen goed zouden zijn voor ons. Dat is een vaststelling. Maar waaruit die conclusie getrokken wordt is onduidelijk. Feiten wijzen (helaas) uit dat samenwerkingsverbanden in de praktijk op dezelfde manier te werk gaan als bevrachters, dat lost uiteindelijk dus niets op. Ook zij sluiten contracten af met klanten, en zij krijgen dat contract als ze de goedkoopste zijn. Ook daar zitten directeuren die betaald moeten worden en is er een overhead. Wij zien het verschil niet of nauwelijks. Zolang er geen randvoorwaarden zijn (zoals een verbod om beneden de kostprijs te vervoeren) helpen dit soort constructies niets. Dat laat de ING zelf ook eigenlijk zien als men aangeeft dat een dergelijk samenwerkingsverband maar 100 leden telt (maximaal) terwijl er 4.000 binnenvaartbedrijven zijn (in de droge lading schepen, in totaal zijn het er 5.700).

En dan spreekt het ING rapport ook nog over rederijen die een gezonder evenwicht zouden kunnen bewerkstelligen. Maar rederijen kunnen alleen bestaan als er zoveel verdiend wordt in de sector dat men het personeel fatsoenlijk kan betalen. Het is niet voor niets dat er veel particuliere binnenvaart is. Zo goedkoop krijg je geen personeel. In veel gevallen werkt de vrouw gratis mee, en samen neemt men genoeg met een inkomen op bijstandsniveau. Kortom, die roep om rederijen is niet gefundeerd op reële mogelijkheden. Tenminste niet zolang de prijzen niet omhoog gaan, en er vertrouwen kan zijn in een toekomst voor de binnenvaart.

Waar de ASV bovendien op wil wijzen is dat wij de indruk krijgen, versterkt door het overleg over de crisis, dat het ministerie en andere belangenbehartigers datgene wat de ING zegt wel heel snel voor 'waar' aanneemt. Dat moet men bijna wel, omdat men zelf geen zorg gedragen heeft voor goede documentatie en de beloofde markttransparantie nooit tot stand gekomen is. Maar het is heel gevaarlijk om je te verlaten op de bankensector die zelf partij is in dit hele verhaal, en die toch duidelijk heeft laten zien het nogal eens bij het verkeerde eind te hebben, lijkt ons.



### **Wat doet de minister?**

Wij hopen dat met onze reactie u met een kritische blik kijkt naar het rapport van de ING. Wij hopen ook van harte dat u ons zult steunen in onze pogingen om deze sector weer wat hoop te geven op een toekomst. In België ligt er een protocolakkoord, er is sprake van een koninklijk besluit om een verbod om onder kostprijs te vervoeren door te voeren. Dat koninklijk besluit komt er ondanks al die berichten vanuit de Nederlandse minister Schultz (en haar voorgangster Staatssecretaris Huizinga) dat zoiets niet zou mogen van Europa, terwijl de ASV al vier jaar uitlegt waarom dat wel zou mogen. Tot een werkelijke discussie hieromtrent is het nooit gekomen. Tot een afgewogen voorstel waarbij alle categorieën in de binnenvaart aan bod komen (en niet alleen de grote schepen) is het ook nooit gekomen. Waarom niet? De minister wil zich nu aansluiten bij het plan van onze zuiderburen om de crisis uit te roepen. Dat is mooi, maar wat nodig is, is dat deze minister zich ook inhoudelijk aan wil sluiten bij de voorstellen die er liggen in België. En tot nu toe hebben wij dat helaas nog niet mogen vernemen.

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

Bestuur en denktank ASV