



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief Oktober 2010

Voorwoord

Rede najaarsvergadering 2010

Verslag ledenvergadering 11 september 2010

Vragen van de SP aan de heer Kallas-1

Vragen van de SP aan de heer Kallas-2

Nieuws uit Brussel

Eindelijk

Brief aan het directoraat Rijkswaterstaat

Opmerkingen ASV beter en sneller

Opmerkingen ASV over verslag CCR oktober 2009

WBR

Aanmeldings formulier

Voorwoord

Vragen

Wel of geen oplossing dat is de vraag die ik heb als ik mijn gedachten weer eens bij EUBO heb. Ruim een half jaar is men nu bezig en heeft men nu een plan genaamd Rent a Ship, de poging is veel belovend voor de binnenvaart want er wordt de schipper een leuke garantie geboden als de schipper mee gaat met dit plan.

Helemaal goed zou je zeggen. Maar helaas tot 2 maal toe is de startdatum afgeblazen en gaat men er wel aan beginnen is nu de grote vraag. 500.000 ton scheepsruimte is natuurlijk te weinig voor marktmacht het zou eigenlijk 2 keer zoveel moeten zijn.

Wacht de schipper af wat de buurman gaat doen, ik weet het niet. En de banken hebben die nog wat te vertellen het is de laatste tijd behoorlijk stil vanuit de bankwereld. Men steunt de plannen van EUBO wordt gezegd maar komt niet met de benodigde bankgarantie om met de plannen van EUBO van start te kunnen gaan.

Het is mij niet helemaal duidelijk waarom de banken geen garantie geven. Men steunt de schipper die geen rente en aflossingen kunnen betalen over het algemeen wel. Dat kost dagelijks toch ook een lieve duit zou ik zo zeggen waarom dan geen bankgarantie voor de EUBO. Wanneer de plannen slagen gaat de binnenvaart immers meer verdienen en kan er dus ook weer worden afgelost en rentes worden betaald.

Wachten banken tot de economie echt gaat aantrekken en de schipper zo meer gaat verdienen, of hebben de banken niet het geloof dat het plan gaat werken, ik heb geen idee wat er in de hoofden van de mensen van de banken omgaat.

Waarom geen 1.000.000 ton aan scheepsruimte? De Rijnvaart, waar het plan toch eigenlijk voor is bedacht heeft nog nooit uitgeblonken in het samen ergens voor gaan.

Als er in vroegere tijden acties waren voor het behoud van de toerbeurt was de Rijnvaart de grote afwezige. En nu het in de Rijnvaart al 2 jaar erg slecht gaat en vele niet aan hen verplichtingen kunnen voldoen lukt het nog niet om samen ergens voor te gaan en bijvoorbeeld er voor zorgen dat er 1.000.000 ton scheepsruimte zich aanmeldt bij Rent a Ship.

En toch moet het in de Rijnvaart gebeuren, daar waar de meeste overcapaciteit is en waar ook de meeste tonnage wordt vervoerd. In de kleinere binnenvaart gaat het de laatste tijd weer een klein beetje beter heb ik het gevoel, er is wel eens vraag naar een 1000 tonner en dan kan je toch wel eens wat bij vragen lijkt mij. Maar naar de Moezel willen de prijzen nog niet echt stijgen.

Vele vragen waar hopelijk in de nabije toekomst misschien wel antwoorden op komen. En wie weet is Rent a Ship net van start gegaan als u uw Nieuwsbrief open slaat en het voorwoord wilt gaan lezen. Ik wens u een goede vaart met hopelijk ook een goede verdienste.

Roel Boermann

Rede Najaarsvergadering 2010

Goedemiddag dames en heren, ik heet u namens de ASV allen hartelijk welkom.

Binnenvaart een "prachtig beroep".

Is dat niet wat iedereen van de wal tegen ons zegt? Natuurlijk, zij willen ook wel zo'n "vrij" beroep. En natuurlijk zijn veel schippers verknocht aan het schippersbestaan.. Sterker nog, we doen er alles aan om het behouden. En maar goed ook want grote schepen en kleine schepen vervoeren de grondstoffen voor de industrie, de basis van onze welvaart.

Maar ook aan de binnenvaart zelf wordt veel verdiend door binnenvaart toeleverings- bedrijven, motorfabrikanten en afbouwers van schepen, overslagbedrijven en banken. Dan zijn we ook nog de goedkoopste en minst vervuilende vervoersmodaliteit. Kortom het belang van de binnenvaart is groot voor de hele samenleving.

Maar voor grote schepen is geen droog brood meer te verdienen en ondertussen is het kleine schip in de voorbije jaren bij de banken nogal in onmin geraakt. Kon je bij de bank voor een groot nieuwbouwschip een financiering krijgen van 110% (wel te verstaan met een borgstelling van de staat) moest je voor een klein schip al gauw 60% eigen vermogen hebben. Zo kon het gebeuren dat men voor een klein schip naar de bank ging en met de financiering voor een groot nieuwbouwschip terug kwam. De CCR regelgeving maakte ook niet bepaald dat men vol vertrouwen een toekomst met een klein schip zag zitten.

En zo ontstaat er een overcapaciteit onder grote schepen en een tekort aan kleine. Een bijzonder onevenwichtige markt die de schippers zelfs nauwelijks kunnen beïnvloeden zolang " de markt zijn werk moet doen" , zoals mevrouw Huizinga bepleitte.

Aangezien de ASV voor de particuliere schipper streeft naar een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart, is dit alles ons een doorn in het oog.

Ondertussen slaat de crisis hard toe.

En ook hierbij blijft het adagium: de markt moet zijn werk doen. Er zijn allerlei initiatieven zowel in Nederland als in Frankrijk en België met de bedoeling de prijzen op een aanvaardbaar niveau te krijgen. Een aantal van die initiatieven hebben al prijsverhogend gewerkt maar tot nu toe is dat van tijdelijke aard.

Natuurlijk heeft de ASV begrip voor het feit dat velen zich inmiddels genoodzaakt voelen om zich aan te sluiten bij een samenwerkingsverband. Maar helaas hebben samenwerkingsverbanden bewezen dat zij op den duur tarief afbrekend werken. Dus voor de ASV is dat geen structurele oplossing. De economie zal altijd pieken en dalen blijven vertonen en dat betekent dat we telkens weer met een crisis te maken zullen krijgen zoals nu.

De ASV pleit voor meer structurele oplossingen en heeft daarom aangegeven dat bodemtarieven binnen Europa wel mogelijk zijn, en dat marktmacht en markttransparantie voor de schippers noodzakelijk is. Ook binnen de ESO klinkt de roep om bodemtarieven luider. Dit heeft zich helaas nog niet vertaald in het uitdragen van dit geluid naar buiten toe...maar we blijven doorgaan met duidelijk maken waarom het wel kan binnen de Europese wetgeving. Er lag vanuit de ESO een drie sporenplan klaar. Wat is daar van geworden?

Er is een EUBO opgericht en een Rent a Ship, maar ook een Cap-a-la-mont en er is een binnenvaartambassadeur. Wij gaan het er vanmiddag over hebben.

Tegelijkertijd blijft de CCR met regeltjes komen ook al zou men een pas op de plaats maken. Zo heeft de CCR nu weer bedacht dat alle schepen zich verplicht elektronisch moeten gaan melden. Er moeten relingen komen ook al weet niemand waarom, de maximale dode hoek moet aangepast worden, er moet een hoogte indicator en een alarm komen aan de bovenkant van de stuurhut, we komen een slecht voorbereid en uitgevoerd Scheepsafvalstoffenverdrag tegen en ga zo maar door.

De ASV heeft onophoudelijk gehamerd op de gevolgen van de overgangsbepalingen van het ROSR en deze gevolgen zijn ook door de heer Roemer aan de orde gesteld in diverse debatten met mevrouw Huizinga. Op Europees niveau heeft eerst Erik Meijer en later Dennis de Jong beiden van de SP hier vragen over gesteld. Zonder resultaat. Staatslieden bedenken een modernisering van de vloot en staatslieden verdwijnen van het toneel, maar wij schippers blijven.

Maar nu is dan uiteindelijk unaniem besloten in de ESO dat de CCR te ver gaat met het invoeren van regelgeving. En dus heeft de ESO een brief geschreven waarbij men zich afzet tegen nog meer nieuwe regelgeving Mooi! Een goed begin. Men heeft hierin zelfs de ASV gevolgd in het ter discussie stellen van de bestaande regelgeving, met verwijzing naar de raadgevende conferentie in 2009. We zijn bijzonder benieuwd wat het vervolg gaat worden. We hebben al de versimpelde toepassing van de hardheidsclausule binnen Voor daarna hebben wij natuurlijk ook wel een voorstel maar ook daarop komen wij vanmiddag terug in de vergadering.

Wij zien ook positieve ontwikkelingen. Waar wij erg verheugd over zijn is het feit dat wij merken dat de communicatie tussen Verkeer en Waterstaat en de binnenvaart stukken verbeterd is. Via digitale rondes en overleggen worden meningen gepeild en voorstellen aangepast. Er wordt oprecht geluisterd en iets gedaan met de opmerkingen die wij hebben over wetsvoorstellen of regelgeving, ook daar komen wij later op terug.

Knelpunten kleine vaarwateren.

U weet dat wij niet stil zitten en het behoud van een gevarieerde vloot en goed onderhoud van fijnmazig vaarwater voorstaan. Dit geldt voor vele landen rondom ons. Als de ASV merkt dat zaken niet opgepakt worden dan doen wij het zelf. Het blijkt bij kleine vaarwaters vaak aan de orde te zijn. Zowel in Nederland als in andere landen. Zeker nu er steeds meer grotere schepen varen merken wij daarvan de effecten op de kleinere vaarwegen. Samen met de toerbeurt Noord Zuid proberen wij lading over klein vaarwater te blijven verschepen , en het vaarwater te behouden voor het vrachtvervoer per schip,

Op specifieke voorbeelden van knelpunten en acties van de ASV komen we vanmiddag terug.

De ASV en de politiek

Hoewel de ASV natuurlijk los staat van welke politieke partij dan ook wil ik hierbij toch mijn speciale dank naar de SP uitspreken voor hun inzet op alle fronten voor de binnenvaart. De steun die de binnenvaart van de SP krijgt is een stap in de goede richting.

Denk daarbij aan de enquête vorig jaar of de Europese fractie, en nu weer de handtekeningenactie in het Oosten van het land om te kiezen voor binnenvaart in plaats van het spoor. (Emiel Roemer)

Lies van Aelst SP Statenlid Zuid Holland met haar notitie "Waar water is, is een weg"

Zij is een bezielde mens die vindt dat waar mogelijk het beter is om met een schip te vervoeren dan met een vrachtwagen.

Zij is onder andere vandaag gastspreker bij ons. Ook de opvolger van Emile Roemer, Farshad Bashir is hier om een indruk op te doen van datgene wat ons bezig houdt. Farshad zal zich dadelijk ook even voorstellen.

AIS;

Inbreuk op de privacy, een stap te ver volgens de leden van de ASV.

Twee jaar geleden alweer kregen wij bij de ESO bezoek van de RP te water.

Om kort te gaan kwam het hier op neer dat zij om inzage in het AIS systeem en medewerking van de ESO vroegen.

Dat is goed voor de binnenvaart was het betoog: "wij hebben toestemming van transportondernemers over de weg tot inzage van AIS.

Wij kunnen zo de rotte appels (overtreeders van rusttijden) er uit halen." Aldus een woordvoerder van RP.

De ESO is niet op dit verzoek van RP in gegaan.

Nu twee jaar later heeft RWS besloten om actief op van alles en nog wat te gaan controleren zo kan RWS op AIS zien of u verkeerd afgemeerd ligt, dit kan zijn om dat er geen ligplaats meer is, of om allerlei andere redenen , zonder pardon op de bon geslingerd, zo kan RWS zien of u zich wel aan de vaarsnelheid houdt ongeacht de waterverplaatsing van het schip, zo kan een klein schip best harder varen dan een groot schip zonder schade aan het talud of dijken te veroorzaken en zo kan RWS ook de vaar- en rusttijden controleren enz.

"Big brother is watching you".

ASV sluit zich verder aan bij de jaarrede van Anne-Marie Jorritsma (KSV)over AIS. Zij spreekt haar zorgen uit of AIS wel zo betrouwbaar is en dat er meer tijd nodig is om het als een zo belangrijk navigatiemiddel in te zetten, ook privacy word door Schuttevear als een belangrijke reden genoemd om het niet verplicht te stellen.

Volgend ook heel belangrijk punt de Westerschelde; Mijn vrouw en ik, kinderen aan boord hebben doodsangsten uitgestaan, of we Hansweert nog wel binnen zouden komen.

4 Zeeschepen achter elkaar, ons schip zakte bij iedere golf tot aan de luikenkap in het water. Mijn voorbuurman moest op de kopschroef binnenvaren omdat het water geen kans meer kreeg om achter de boeiing weg te lopen waardoor de olietank vol water liep en de hoofdmotor stil viel.

Een ander voorval in Vlissingen waar mensen van het strand spoelden door de golf van een zeeschip afgelopen zomer en natuurlijk kent u allen de situatie waarin de Franto terecht kwam enkele jaren geleden: volledig overspoeld, lading nat, water in de woning. Zo zijn er nog tal van voorvallen op de Westerschelde.

Dieper en dieper wordt de Westerschelde gemaakt, nog sneller en nog groter kan er gevaren worden, wanneer wordt er iets ondernomen? Als het kalf verdrongen is? dan is het te laat.

Nu wordt er gesproken om loodsen verantwoordelijk te stellen en aan te spreken op goed zeemanschap en /of snelheidsbeperking.

ASV houdt de vinger aan de pols.

Vervolg Wester Schelde

Nog vers in mijn geheugen ligt dat verkeersbegeleidingscentrales een verbod was opgelegd om zich te mengen in schip-schip of schip-zeeboot navigatie en gesprekken .

Een Nederlands binnenschip is in die tijd overvaren door een zeeboot en de schipper verdrong.

Een zeer ernstig en droevig ongeval.

Dit verbod van hogerhand heeft men toen laten varen.

Nu vandaag de dag ligt er weer een verbod van hogerhand bij de verkeersbegeleidings centrales.

Men mag de schipper niet in de Franse taal te woord staan.

Het verbod brengt opnieuw gevaar met zich mee.

Het is mij niet duidelijk of verkeersbegeleiders dit verbod negeren in noodgevallen.

Een oude wet die weer is geactualiseerd zegt dat binnen Nederland de navigatietaal Nederlands of Duits moet zijn.

Nederland zou Nederland niet zijn als wij geen vreemde talen zouden spreken.

Als u zelf een gegronde klacht in wilt dienen over misstanden op de Westerschelde dan moet U dat eerst bij de desbetreffende verkeersbegeleidingscentrale melden

(zij moeten dat noteren).

Dan moet U bellen met de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid de OVV, zij nemen de klacht in behandeling en houden een dossier bij.

Over subsidies:

Q-barge; alweer 2.000.000 euro subsidie.

Eerder al werd een soortgelijk bedrag aan subsidie voor een lichtgewicht kunststofschip voor klein vaarwater uitgegeven.

Deze subsidie leidde tot niets, en in geval van de Q-barge zelfs tot valse concurrentie met de particuliere binnenvaart .

En dat terwijl de staatskas aangezuiverd moet worden, en er plannen liggen dat er tot op 67 jarige leeftijd gewerkt moet worden.

Tot besluit; Geachte Dames en heren schippers wij denken dat het beter is als u eerst uw schip lost voordat u met een bevrachter belt.

U wilt al aan de reis zijn en het liefst twee in het vooruitzicht, u geeft de bevrachter daardoor inzicht in hoeveel schepen hij kan krijgen.

Als hij weet dat er een overaanbod van schepen is dan zal de bevrachter het tarief verlagen.

Wij denken dat u een beter tarief kunt bedingen als u de bevrachter in het ongewisse laat.

De ASV had het graag allemaal anders gezien maar voorlopig moeten wij ons redden in een (vrije markt).

De ASV streeft naar samenwerking, gedachten- en ideeënuitswisseling met andere organisatie. Daarom hebben wij al jarenlang openbare vergaderingen. Wij nodigen u van harte uit hieraan deel te nemen.

Ik wens u een goede vergadering.

Onderdelen die gebruikt kunnen worden in de vergadering.

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp crisis/ samenwerkingsverbanden/ EUBO

Wat een logische zaak is omdat samenwerkingsverbanden het bestaande tarief moeten onderbieden om het werk binnen te halen.

Inmiddels bepalen samenwerkingsverbanden in belangrijke mate de tarieven op de vrije markt in Nederland.

Zo wordt vanaf Amsterdam tot op de hoogte van l'Aisne 12.50 tot 14 Euro betaald.

(Voor super triple fosfaat wordt 16 euro betaald)

Een pikant detail is dat voor het transport over de weg voor één en dezelfde prestatie 18 tot 20 Euro wordt betaald (dit is uit betrouwbare bron).

Voor een retourvracht is het verschil nagenoeg nihil voor Nederlandse schepen of vrachtwagens. (inclusief)

Het zure van dit alles is, dat nu weer vanwege de crisis de overheid en de brancheorganisaties opnieuw samenwerkingsverbanden stimuleren en bereid zijn subsidies voor oprichting en versterking te verstrekken uit het Europees reservefonds.

Er wordt bij het verstrekken van een financiering voor een klein schip zelfs geëist door de bank dat je lid moet worden van een samenwerkingsverband

Wat banken ook doen, is de schipper met eigen vermogen failliet verklaren als niet! aan de financiële verplichtingen voldaan kan worden, dit in tegenstelling tot financieringen waarbij de bank zelf de boot in gaat.

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp crisis hoe het ook kan: Noord-Zuid

De Toerbeurtvereniging Noord Zuid is een vrijwillig door schippers opgestart bevrachtingsstelsel.

Het vrachtaanbod is transparant waardoor op economisch vlak en op milieu winst behaald wordt.

De schipper is via NZ dus op de hoogte of er ladingaanbod is in de buurt waar zijn schip leeg gekomen is.

Er wordt een Basistarievenstelsel gehanteerd.

De tarieven worden jaarlijks aangepast door inflatiecorrectie en er wordt een clause voor schommelende brandstof prijzen gehanteerd

Wij nodigen bevrachters en verladers uit om mee te doen aan dit project.

Behoud het kleine schip.

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp crisis/ ESO

Verder dan het stimuleren van samenwerkingsverbanden komt ook de ESO niet in het oplossen van de crisis in de binnenvaart, en dat terwijl er toch iets anders was afgesproken. Er zou sprake zijn van een 3 sporenbeleid. Slopen van overcapaciteit grotere schepen, samenwerkingsverbanden stimuleren en bodemtarieven afdwingen. Dus de ESO zou ook gaan voor bodemtarieven, maar dat is in het overleg met de EBU nauwelijks aan de orde gekomen.

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp ESO

De ESO is in 1975 ten tijden van crisis opgericht door wijze mannen (schippers in dit geval)

De crisis is een terugkerend fenomeen.

Zij schreven in de statuten; het behoud en het versterken van toerbeurten waar mogelijk te behartigen.

De ASV houdt vast aan deze statuten.

Marktordening is noodzakelijk dat is nu wel weer duidelijk.

Markttransparantie is noodzakelijk op economisch en milieutechnisch vlak

Bodemtarieven zijn noodzakelijk om deze crisis te overleven.

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp overleggen VenW

Ondertussen merken wij dat de communicatie tussen Verkeer en Waterstaat en de binnenvaart stukken verbeterd is. Via digitale rondes en overleggen worden meningen gepeild en voorstellen aangepast., maar ook het meenemen van onze opmerkingen over het wetsvoorstel ontzegging vaarbevoegdheid. Daardoor loop je nu in ieder geval niet de kans bij een eerste overtreding al je vaarbevoegdheid kwijt te raken (zie uitleg in de nieuwsbrief). Ook heeft het ministerie 13 voorstellen van de ASV meegenomen om de regelgeving voor de binnenvaart te versoepelen.

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp Samenwerking Bonden:

Dit alles zou natuurlijk nog beter gaan als we goed zouden samenwerken met andere bonden.

Maar samenwerking? Ik lees wel dat men samenwerking wil. Maar waar waren de bonden op deze overleggen? Alleen de CBRB heeft naast de ASV inhoudelijk op de stukken gereageerd en opvallend genoeg.....geheel in de lijn met de ASV. Kwestie van logisch denken....

Dit kan in de vergadering bij het onderwerp **Knelpunten kleine vaarwateren.**

U weet dat wij niet stil zitten en het behoud van een gevarieerde vloot en goed onderhoud van fijnmazig vaarwater voor staan.

Wallonië:

de kleine sluizen van Lanaye worden niet of nauwelijks gebruikt.

De kleine hand bediende sluis van Ivoz-Ramet word alleen bediend als de grote sluis kapot is.

De kleine sluis van Ampsin-Neuville is al jaren buiten bedrijf . (de sluis is gerepareerd maar er moet nog gebaggerd worden heb ik begrepen)

Door grote schepen kunnen kleine schepen niet meer mee schutten, het levert een win win situatie op als de kleine sluizen weer in gebruik worden gesteld.

Overigens ontstaat in heel West Europa oponthoud en alternerend verkeer door het toelaten van grote schepen op klein vaarwater.

Frankrijk:

Tweemaal is er op verzoek van de ASV een brief verzonden door de ESO om de VNF, voies navigables de France, op achterstallig onderhoud te wijzen waardoor schepen tonnage achter moeten laten, oponthoud en schade ondervinden en kanalen domweg worden gesloten.

Tientallen silo's kunnen niet meer door de kleine binnenvaart bediend worden , dit heeft ook zijn oorzaak in het feit dat schippers van kleine schepen het door de omstandigheden niet meer zien zitten en het schip stil leggen.

Vaak gaat het schip dan verloren voor de commerciële vaart .

Daarom schrijft de ASV brieven naar de VNF, of initieert die brieven in de ESO.

Nederland

Op provinciaal niveau is de ASV bezig om ervoor te zorgen dat men de binnenvaart niet vergeet en de vaarwegen toegankelijk houdt. We worden. Zo ook nu bij het plan om een spoorviaduct te maken in Deventer. Hierbij roept de SP samen met de bewoners op te kiezen voor de binnenvaart in plaats van het spoor!

Verlag ledenvergadering 11 september 2010.

Om 13.00 opent de voorzitter, Willem Stam de vergadering. Van het bestuur zijn afwezig Margien Schouten, die is op vakantie en Paul van Eeuwijk, die is aan het varen in Frankrijk. Achter de tafel is het bestuur aangevuld met leden van de Denktank, namelijk Ger Veuger en Jos Evens.

De voorzitter gaat verder met de rede.

Na het goedkeuren van de agenda verwelkomt de voorzitter W.S. Farsad Bashir, hij is lid van de Tweede Kamer voor de Socialistische Partij met in zijn portefeuille vervoer. F. B. stelt zich voor en zegt oa dat de binnenvaart beter en hoger op de politieke agenda moet komen en als men het over vervoer heeft het niet alleen moet gaan over wegvervoer. Ook stelt hij dat de kloof tussen politiek en de gewone mensen kleiner zou moeten worden.

Huib Ooms vraagt of F.B. weet dat de MKB aftrek bij winst is verhoogt maar dat het bij verlies tegen je gaat werken. F.B. antwoordt dat hij dat niet weet maar wanneer deze vraag aan hem gemaaid wordt hij daar wel naar wil kijken. Karel Verbergh zegt dat in Europa de crisis nogmaals aangevraagd gaat worden, Nederland heeft dat al eens gedaan maar dat is afgewezen. De vraag is als een ander land de crisis gaat aanvragen gaat Nederland dit dan steunen? F.B. gaat daar zijn best voor doen in de Tweede Kamer. G.V. zegt dat men 40% korting geeft om meer vervoer over de Betuwelijn te krijgen, dat is vervoer dat ook van de binnenvaart komt. Men zegt dat er geen subsidie wordt gegeven aan de Betuwelijn maar via via komt het toch uit de portemonnee van de belastingbetaler. F.B. zegt dat de SP altijd tegen de Betuwelijn is geweest maar dat het een gepasseerd station is, er gaan momenteel 40 treinen per week over de Betuwelijn en niet 300 zoals de exploitant beweerd.

De voorzitter W.S. bedankt F.B. voor zijn aanwezigheid.

Lies van Aelst krijgt het woord, zij zit voor de SP in de Provinciale Staten van Zuid Holland. LvA heeft een notitie gemaakt met de titel "Waar water is, is een weg". Zuid Holland is de dichtst bevolkte provincie van Nederland en daarom moet er zoveel mogelijk vervoer over het water worden gepleegd. Als er vervoerd wordt dan denkt men eerst aan wegvervoer en dan aan openbaarvervoer en dan pas aan de binnenvaart. Men maakt het de binnenvaart ook niet gemakkelijk en dat geldt zeker voor de kleine binnenvaart maar als je de binnenvaart wilt promoten moet je de binnenvaart zeker niet gaan tegenwerken. G.V. zegt dat wanneer de vrachtwagens richting Maasvlakte door de Botlekunnel zijn gaan ze allemaal van 80 naar 100 kilometer en niemand die een bekeuring krijgt, dat is beleid omdat de vrachtwagens zo snel mogelijk naar de Maasvlakte moeten. En dat moet de binnenvaart langzamer gaan varen. Tineke Veuger zegt dat als het op papier klopt met die milieuvriendelijkheid is het goed.

Joop Fricke zegt dat de nieuwste schepen problemen hebben met de aardlek van de Walstroom, hij valt er gelijk uit en dit is niet op te lossen. Er wordt tot nu toe niet bekeurd als geen Walstroom gebruikt omdat men hier eerst een oplossing voor wil.

T.V. vraagt zich af of Walstroom wel milieuvriendelijk is. LvA antwoordt dat het vooral gaat om de uitstoot van fijnstof tegen te gaan. Zuid Holland heeft teveel fijnstof maar of het milieuvriendelijk is, geen idee. En het gaat natuurlijk ook om geluidsoverlast tegen te gaan.

LvA zegt dat Walstroom goed is maak het moet wel werken, het moet niet zo zijn dat schepen buiten de haven blijven omdat men in de haven verplicht is Walstroom te gebruiken.

W.S. stelt de kleine sluizen op de Belgische Maas niet meer worden bediend en door de steeds groter wordende schepen hebben nu ook de kleinere schepen veel oponthoud. De ASV heeft ook 2 keer via de ESO brieven gestuurd naar de VNF in Frankrijk met als boodschap de bestaande vaarwegen beter te onderhouden.

Pierre Bekkers zegt dat de vaarwegen worden onderhouden naar de hoeveelheid werk. Op het kanaal naar Lancklaar kun je nog 6,5 km per uur varen. Er is de laatste 10 jaar niets aan het kanaal meer gedaan omdat er weinig over het kanaal werd vervoerd maar nu is er weer iemand die een grote hoeveelheid grind over het kanaal vervoerd en nu is het onderhoud van het kanaal ver onderpeil.

Joop Molenwijk zegt dat er naar Reims veel werk is en nu gooien ze het kanaal voor zes weken dicht. G.V. zegt dat onderhoud niet erg is als je dan ook na dat onderhoud maar weer jaren vooruit kan. Sunniva Fluitsma zegt dat in het Witboek staat dat je eerst de bestaande vaarwegen moet onderhouden voordat je nieuwe vaarwegen gaat aanleggen. In de praktijk gaat nu als het geld dat voor onderhoud bestemd is naar het nieuw te bouwen kanaal Seine Nord. Dat betekent men zich niet aan het Witboek houdt en er dus geen Europees vervoersbeleid is want het Witboek is Europees vervoersbeleid.

De ASV heeft de laatste tijd ook aandacht besteed aan het onderhoud van de kleine vaarwateren in Noord en Zuid Holland. Dit is eigenlijk iets voor de vereniging Schuttevaer maar die doen weinig voor de kleinere vaarwaters. Als Schuttevaer er niets aan doet dan moeten we zelf actie ondernemen. Nu er foto's in de krant staan wil het proces nog wel eens versnellen en probeert men er wat aan te doen. Graag zou de ASV zien dat de Schuttevaer gewoon zijn werk doet ook voor de kleinere vaarwegen.

PAUZE

J.E. verteld over de zwavelarme gasolie. EN590 is een norm voor zwavelarme gasolie, deze gasolie is al een paar jaar te verkrijgen en schippers die het gebruiken hebben nog geen problemen ondervonden men hun motor. Nu men per 1 januari 2011 zwavelarme gasolie wil verplichten stap men af van de norm EN590 en spreekt men alleen over zwavelarme gasolie. EN590 komt dicht bij de gewone gasolie en is misschien zelf beter.

G.V. zegt dat vrachtwagens ook een standaard hebben voor zwavelarme diesel en dat willen wij als binnenvaart ook. S.F. zegt dat men in de ESO unaniem voor EN590 heeft gekozen.

In Rotterdam wil men als milieumaatregel de snelheid in Rotterdam voor de binnenvaart gaan beperken. Hier is natuurlijk elke binnenvaartondernemer op tegen.

G.V. zegt dat wanneer de snelheidsbeperking in werking treed je meteen een procedure moet gaan starten tegen deze regelgeving want Rotterdam ligt aan akte water en volgens de Akte van Mannheim mag je geen beperkingen opleggen aan de scheepvaart. Ook andere organisaties zijn tegen dus we staan niet alleen.

S.F. geeft een overzicht wat er de afgelopen jaren allemaal is gebeurd met de CCR regelgeving. Het is eigenlijk allemaal begonnen met het kleine schepen overleg, dit ging niet over bestaande kleine schepen maar over subsidie om nieuwe kleine schepen te kunnen bouwen dit omdat de kleine schepen steeds minder in aantal worden. Wanneer er geen of onvoldoende kleine schepen zijn raak je ook het werk kwijt naar de kleinere vaarwegen en gaat dit over naar het wegvervoer. Bovenwater kwam dat het voor de bestaande schepen niet eenvoudig is om aan de CCR regels te moeten voldoen. Bij de EFM hebben ze zich daar eens in verdiept en kwam er een waslijst van regels waaraan de bestaande schepen aan moet gaan voldoen. Toen werd pas duidelijk hoe groot het probleem was. De ASV heeft geprobeerd om tijd te keren maar de andere bonden wilden hier niets van weten met als argumenten, is niets meer aan te doen, had je kunnen weten want de ASV heeft zelf ook bij het overleg gezeten, het valt allemaal wel mee en er is ook nog de hardheidsclausule. In 2001 is er een Duits onderzoek gepresenteerd waarin staat dat al deze maatregelen niet nodig zijn voor meer veiligheid en dat het voor oudere schepen niet te betalen is. Men had uitgerekend dat dit 44.000 DM per punt ging kosten en er gemiddeld 11 punten per schip waren. Conclusie was dit is veel te duur en de schepen zullen uit de vaar worden genomen. De ASV heeft weer iedereen gealarmeerd maar er was weinig animo om de ASV te steunen in zijn strijd. In 2009 heeft de SP een enquête gehouden waaruit bleek dat 73% voor vrijstelling was voor iedereen en 77% voor vrijstelling voor schepen ouder dan 30 jaar van de CCR eisen. In oktober 2009 is de ASV aanwezig geweest bij de CCR vergadering en heeft daar zijn woordje kunnen doen, men wist niet wat men hoorde en zei dat er nooit geen bezwaren vanuit de binnenvaart bij de CCR geuit waren. Er kwam een crisismaatregel voor de CCR regels wat inhoudt dat je in 2011 en 2012 maximaal 2500 kwijt kon zijn aan de nieuwe CCR regels. De ASV wil nu gaan voorstellen dat er een plafond komt aan wat je moet betalen om aan de CCR regels te voldoen of dat alles weer zo word als voor 2001 en dat is aan de eisen voldoen bij nieuwbouw, ombouw of verbouwing. K.V. zegt dat de einddatum er af moeten en dat we moeten naar NVO te weten Nieuwbouw, Verbouwing en Ombouw. S.F. zegt dat er nu dan toch een kritische brief vanuit de ESO naar de CCR is gestuurd tegen de nieuwe CCR regelgeving.

In de ESO wordt nog steeds gewerkt aan de nieuwe structuur voor de ESO. Men wil minder vergaderen dus niet meer zoals dat nu gebeurd met alle leden 1 keer in de maand. Men wil meer vergaderen met de ondervoorzitters en nog maximaal 6 keer per jaar met alle leden. Als men met de ondervoorzitters gaat vergaderen heeft de ASV niets meer in te brengen. De ondervoorzitter van Nederland komt uit de gelederen van Kantoor Binnenvaart. De voorzitter van de ESO komt ook al van KB. De ASV is dus niet voor deze verandering en wil gewoon 1 keer per maand vergaderen. De ASV kan alleen akkoord gaan met de veranderingen als de ASV de ondervoorzitter van Nederland mag leveren. Ander heeft het geen zin voor de ASV om nog langer in de ESO te blijven. Pierre Bekker zegt dat de ASV geen keuze heeft want anders heeft de ASV niets te vertellen in de ESO. Matthe Broeken vraagt of de ASV nog wel bestaansrecht heeft als we uit de ESO stappen. SF zegt dat er veel te

sturen is via ONZB en CCR. T. V. vraagt hoe de kansen liggen voor het ondervoorzitterschap. G.V. zegt dat dit een Nederlandse beslissing is dus tussen Kantoorbonden en ASV. De leden beslissen dat de ASV het ondervoorzitterschap moet gaan opeisen.

J. F. geeft nog een verslag over WBR. Men wil meer scheiding tussen wachtplaatsen en ligplaatsen. Overslagbedrijven willen meer wachtplaatsen, wachtplaatsen zijn alleen maar palen om te wachten voor het laden en/of lossen en ligplaatsen zijn palen met steigers waar je ook aan de wal kan komen. Er komt een onderzoek naar meer studpaallocaties. Men gaat kijken naar een nieuw havengeld beleid, te denken valt aan 1 daags briefjes maar ook verschillende tarieven voor ligplaatsen en wachtplaatsen of het betalen over het geladen dan wel geloste tonnage. AIS zal niet worden gebruikt om havengelden te innen aldus het havenschap.

Over de crisis is natuurlijk veel te vertellen. Er zijn vele voorstellen geweest om de crisis te bezweren maar er is nog niets wat echt van de grond komt al doet de EUBO op dit moment een poging. De ASV wil nog steeds een bodemtarief en daaraan zou een toerbeurt moeten worden gekoppeld. Er zijn steeds meer geluiden die ook minimaal bodemtarieven willen. J.E. heeft het uitgezocht, zolang je per land bodemtarieven met eventueel een toerbeurt wil invoeren dit geen probleem met Europa hoeft op te leveren. De EUBO heeft veel van deze punten in zijn plannen. Anton van Meegen had toegezegd aanwezig te zijn op onze vergadering, helaas is hij niet aanwezig en dat is jammer. Want anders hadden we kunnen kijken wat de verschillen zijn tussen de EUBO denkwijze en de ASV denkwijze. G.V. zegt dat Rent a Ship de intentie heeft om meer geld naar de binnenvaart te krijgen, met de Toerbeurt ging er ook meer geld naar de binnenvaart. De binding tussen bevrachter en schipper moet los. De schipper moet meer geld verdienen om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen. De verlader wil deze meerprijs niet betalen. De geest is er nog niet bij de schipper. Met 500.000 ton kom je er niet, 1.000.000 ton zou beter zijn en 1.500.000 ton is nog beter dan heb je namelijk marktmacht. David Twigt wil niet bij de EUBO wegens het wantrouwen wat hij heeft over bepaalde personen in de EUBO. Men zegt de binnenvaart te willen redden maar vraagt wel subsidie aan om nieuwe bakjes te gaan bouwen waarmee de bestaande binnenvaart weer word beconcurrereerd. Op zo'n manier kunt je niet zeggen dat je de binnenvaart wil redden zeker niet als je ook nog zegt dat je in eerste plaats zakenman bent. J.E. zegt dat grote schepen zullen gaan afwegen of het EUBO plan uitkan of niet.

De voorzitter Willem Stam sluit de vergadering om 17.30. Hij bedankt iedereen voor zijn aanwezigheid en wenst iedereen een goede reis naar huis.

Vragen van de SP aan de heer Kallas -1

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-3430/10

van Cornelis de Jong (GUE/NGL), Jaromír Kohlíček (GUE/NGL), Sabine Wils (GUE/NGL) en Jacky Hénin (GUE/NGL) aan de Commissie

en antwoorden van de heer Kallas namens de Commissie (21.06.2010)

Betreft: Bedreigingen voor het voortbestaan van de grensoverschrijdende kleine binnenvaart

1. Is het de Commissie bekend dat een onmisbare schakel binnen het in de 19e eeuw aangelegde verbindendingsnetwerk van 30.000 km tussen rivieren in Frankrijk, Duitsland, Nederland, België en Luxemburg met uitlopers naar vaarwegen in Polen, de Tsjechische Republiek, Oostenrijk, Hongarije en Zwitserland, bestaat uit de smalle kanalen die in het noordoosten van Frankrijk de stroomgebieden van Rijn, Moezel, Maas, Marne en Rhône met elkaar verbinden, wat tot gevolg heeft dat kleine binnenvaartschepen niet alleen een belangrijke rol spelen in het binnenlandse vervoer binnen afzonderlijke EU-lidstaten maar ook in het grensoverschrijdende vervoer, onder meer langs het knooppunt Straatsburg?

Antwoord van de heer Kallas:

In Frankrijk, België en Nederland bestaat het netwerk van vaarwegen grotendeels uit kleinere binnenwateren. In Frankrijk behoort ca. 78%, in België 72% en in Nederland 65% van de vaarwegen tot de categorieën I – III, overeenkomstig de ECMV-classificatie¹ van vaarwegen. De categorie van een vaarweg geeft een indicatie van de afmetingen en de parameters van die vaarweg en is derhalve bepalend voor de toegestane afmeting en capaciteit van een schip. In veel gevallen zijn de kleine vaarwegen zijrivieren van de belangrijkste vaarwegen (categorieën IV en hoger uit de classificatie), waarvoor zij fungeren als toevoer. Zij dienen vooral binnenlandse, regionale en lokale vervoersdoeleinden, en hebben tevens een functie voor vrije tijd en toerisme. Evenals de rest van het netwerk van vaarwegen, vallen ook de kleine vaarwegen onder de bevoegdheid van de lidstaten, die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en de beveiliging van het netwerk.

2. Is het de Commissie bekend dat de kleine binnenvaartschepen uitstekend geschikt zijn voor milieuvriendelijk goederenvervoer over lange afstanden en dat deze scheepvaart grotendeels wordt georganiseerd door kleine zelfstandigen die het volledige bedrijfsrisico voor hun schip dragen, terwijl de binnenvaart met grotere schepen op de grootste rivieren en kanalen steeds meer afhankelijk is van grote bedrijven?

Antwoord van de heer Kallas:

Op vaarwegen van categorie I mogen schepen tot een laadvermogen van 480 ton varen, op vaarwegen van categorie II schepen tot 650 ton en op die van categorie III schepen tot 1000 ton. Niettemin dalen de vervoerskosten naarmate de schepen en het vervoerde volume groter zijn, zodat sprake is van een duidelijk schaalvoordeel. Er bestaat derhalve een tendens om steeds grotere schepen te gebruiken. In dit verband is de omvang van het bedrijf van minder belang, aangezien in 80% van de bedrijven in de binnenvaart sprake is van eenmansbedrijven, die dus ook een schip van een hogere klasse kunnen hebben. Anderzijds worden kleinere schepen ook op hogere categorieën vaarwegen gebruikt, met name in perioden met lage waterstanden.

3. Is de Commissie bekend met de vrees van ondernemingen in de kleine binnenscheepvaart dat het Franse staatsbedrijf Voies Navigables de France zijn inkomsten uit heffing van tolgelden en belastingen op de scheepvaart niet langer zal gebruiken voor het in stand houden van het verbindendingsnetwerk van kleine kanalen in het noordoosten van Frankrijk maar daarentegen 1250 km aan dit verkeer zal onttrekken door "declassering", zodat alle toekomstige investeringen kunnen worden gericht op enkele brede kanalen voor schepen boven 1500 ton, zoals een nieuw Canal Seine-Nord tussen de Oise bij Compiègne en de Schelde/Escaut nabij Valenciennes en Lille?

4. Deelt de Commissie onze verontrusting over de in punt 3 bedoelde ontwikkeling, die ertoe leidt dat het Europese vaarwegennet wordt opgeknipt in onderling niet of slecht verbonden delen en de kleine binnenscheepvaart wordt uitgeschakeld? Zo ja, op welke wijze denkt de Commissie deze plannen te kunnen beïnvloeden? Indien de Commissie op dit gebied niet beschikt over bevoegdheden, welke wensen overlegt zij dan aan de daarvoor bevoegde regering van Frankrijk?

Antwoord van de heer Kallas op vraag 3 & 4:

De Commissie heeft weet van het feit dat de Franse regering een begin heeft gemaakt met de herziening van haar vaarwegenbeleid, teneinde de binnenvaart verder tot ontwikkeling te brengen en uit te breiden. De daarmee gepaard gaande investeringen betreffen behalve het "Seine-Nord Europe project" aanzienlijke financiële inspanningen van alle betrokken overheidsinstanties. Het is niet aan de Commissie om de interne organisatie en de financieringsbesluiten van een lidstaat te beoordelen. Niettemin moet worden opgemerkt dat ook de ondernemers zullen profiteren van de opening van de Seine-Scheldeverbinding.

5. Wat onderneemt zij om te voorkomen dat het Europese vaarwegennet uiteenvalt, waardoor toenemende belemmeringen worden opgeworpen voor grensoverschrijdend goederenvervoer door kleine schepen?

Antwoord van de heer Kallas:

De Commissie denkt, in het kader van de herziening van de TEN-vervoersrichtsnoeren en de opstelling van een witboek over vervoer, actief na over de verbetering en de verdere ontwikkeling van de vaarwegen en de binnenvaart, die een bijzonder veelbelovend maar onderbenut vervoermiddel vormen. Op dit moment reeds ondersteunt zij nationale steunregelingen die gericht zijn op de verbetering van de milieu-efficiëntie in de binnenvaart, het onderzoek naar en de ontwikkeling van innovatieve scheepsruimen, alsmede de start van jonge ondernemers in de binnenvaartsector. In dit verband heeft de Commissie in Frankrijk bijvoorbeeld het "Plan d'aide à la modernisation du transport de marchandises par voie navigable" (plan ter ondersteuning van de modernisering van het vervoer van goederen per binnenvaart) ondersteund met een bedrag van 16,5 miljoen euro voor de periode 2008 - 2012, en in Nederland het "Small Business Innovation Research Programma (SBIR) – Programma voor Binnenvaart op de kleine vaarwegen" met een bedrag van 900 000 euro voor de periode 2007 - 2010.

Vragen van de SP aan de heer Kallas -2

SCHRIFTELIJKE VRAAG E-3431/10

van Cornelis de Jong (GUE/NGL), Jaromír Kohlíček (GUE/NGL), Sabine Wils (GUE/NGL) en Jacky Hénin (GUE/NGL) aan de Commissie
en antwoorden van de heer Kallas namens de Commissie (21.6.2010)

Betreft: Nationale hindernissen voor de grensoverschrijdende kleine binnenvaart

1. Is het de Commissie bekend dat door de dienst Rijkswaterstaat in Nederland een aantal keren Franse binnenvaartschepen zijn stilgelegd op de Rijn bij Wageningen omdat deze schepen voor de boord-walcommunicatie de Nederlandse taal onvoldoende beheersen?

Antwoord van de heer Kallas:

De Commissie weet dat de waterpolitie in de lidstaten om veiligheids- en beveiligingsredenen binnenvaartschepen die niet voldoen aan de bestaande nationale vaarreglementen en politieverordeningen, en met name de regelgeving op het gebied van veiligheid, als uiterste maatregel kan aanhouden. Deze regelgeving houdt in dat een goede communicatie tussen schepen onderling en tussen schepen en de vaste wal van essentieel belang is voor de handhaving van de vaarveiligheid. Verder is bepaald dat de voertaal die is van het land waar de betrokken vaarwegen liggen.

2. Is de in punt 1 bedoelde gang van zaken uitzonderlijk of belemmeren zulke taalverschillen ook de grensoverschrijdende binnenscheepvaart in andere kleine taalgebieden, zoals Hongarije en de Tsjechische Republiek?

Antwoord van de heer Kallas:

Deze situatie voldoet aan de algemene regel en vormt geen onoverkomelijk obstakel bij grensoverschrijdende binnenvaart. Traditioneel is dat namelijk ook de situatie op de voornaamste Europese rivieren: op de Rijn wordt door binnenvaartschippers Duits, Nederlands en Frans gesproken, op de bovenloop van de Donau Duits en op de benedenloop van de Donau ook Russisch en Engels. Verder bestaan er specifieke meertalige handboeken en taalhulpmiddelen die helpen de nodige communicatie in de binnenvaart tot stand te brengen.

3. Waaruit verklaart de Commissie het in toenemende mate bemoeilijken van de toegang tot de binnenwateren van de EU-lidstaten voor schepen uit andere lidstaten? Betekent dit dat er een voorkeur bestaat om grensoverschrijdend goederenvervoer in toenemende mate over te laten aan het wegverkeer? Hoe verhoudt deze ontwikkeling zich tot het door haar bepleite beleid op het gebied van verkeer en milieu?

Antwoord van de heer Kallas:

De Commissie heeft geen aanwijzingen dat er een tendens zou bestaan om de toegang tot de vaarwegen in de EU te bemoeilijken. In het verleden heeft de EU veel pogingen ondernomen om de procedures en regelgeving waarmee binnenvaartschepen toegang wordt verleend tot de vaarwegen, te harmoniseren. In 2006 is Richtlijn 2006/87/EG¹ goedgekeurd waarbij technische voorschriften voor binnenschepen zijn vastgesteld. Bij Richtlijn 2005/44/EG² wordt het geharmoniseerde River Information Services (RIS) op alle binnenwateren ingevoerd, waarmee wordt bijgedragen tot de verbetering van de veiligheid van de binnenvaart. Ook moet Richtlijn 96/50/EG³ inzake schipperspatenten worden herzien om te komen tot wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen op basis van het "Patentreglement Rijn".

¹ Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1).

² Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

³ Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 31).

4. Hoe kan het optreden van de EU-lidstaten met betrekking tot de binnenscheepvaart beter op elkaar worden afgestemd zodat deze sector van het kleinbedrijf behoorlijk kan voortbestaan? Wat draagt de Commissie daartoe bij?

Antwoord van de heer Kallas:

De Commissie werkt samen met de lidstaten en de internationale riviercommissies aan de ontwikkeling van gemeenschappelijke hulpmiddelen bij de communicatie in de binnenvaart, bijvoorbeeld het opzetten van een gegevensbank voor meertalige instructies voor de binnenvaart om de communicatie en informatie-uitwisseling tussen schepen en faciliteiten aan de wal te verbeteren. Een andere methode die momenteel wordt besproken is RIVERSPEAK. Dit is een communicatiesysteem waarbij een reeks gestandaardiseerde, op het Engels gebaseerde termen en zinnen wordt gebruikt om de communicatie te vergemakkelijken in situaties waarin zich communicatieproblemen voordoen.

Nieuws uit Brussel

Mevrouw Van der Steene heeft afscheid genomen als secretariaatsmedewerkster van de ESO: Zij heeft vanaf het begin gedurende méér dan 30 jaar het secretariaat van ESO waargenomen en zich steeds ten volle ingezet voor onze organisatie. Tijdens de middagpauze is zij in de bloemetjes gezet. Zij wordt ook alvast uitgenodigd op de Nieuwjaarsbijeenkomst in januari.”

1. Financiële situatie en bespreking/ voortgang structuurvoorstel ESO

-L. De Waal: CNBA heeft 2 maanden geleden de ESO verzocht om een begroting voor 2011. De lidmaatschapkosten voor CNBA dienen aan hun bestuur gecommuniceerd te worden.

De Waal geeft een nadere toelichting op de begroting, rekening houdend met nog komende rekeningen over 2010. Hij stelt vast dat de vertaalkosten sterk gestegen zijn, voornamelijk door de hoeveelheid. Ook de huurkosten rijzen de pan uit door bijkomende onroerende belasting.

De begroting van 2011 is gelijk gehouden met 2010, om reden van besparing. De tekorten over 2009 en 2010 werden en worden gedekt uit de reserves. Dit besluit werd eerder door de Raad genomen. De penningmeester stelt voor de bijdragen 2011 met 6 % te verhogen, ook gelet op de structurele veranderingen binnen ESO. De Algemene Raad moet hierover een beslissing nemen.

-ASV (S. Fluitsma): Voor ASV is ESO- deelname de grootste kostenpost. Daarom moet onze deelname een meerwaarde betekenen voor onze leden en de binnenvaart in het algemeen. Dit staat elk jaar steeds opnieuw ter discussie. In ieder geval vindt de ASV de bijdrage enorm hoog voor onze relatief kleine organisatie.

Opmerkingen: Het Europese platform is steeds belangrijker. Inderdaad moeten onze investeringen resultaat opleveren en er moet continuïteit nagestreefd worden. Wij dienen daarom efficiënter te gaan werken om de kosten te drukken.

Geopperd wordt om het pand af te stoten. De vergaderzaal kost jaarlijks ongeveer 12.000 euro.

Maar er zal ook na een eventuele verhoging met 6% nog een tekort zijn. De 6% verhoging is daarom niet overvraagd. Kunnen we dit zo begroten?

Men wil meer duidelijkheid over de kosten en de nieuwe structuur voordat men het kan voorleggen aan het bestuur. .

Structuurwijziging ESO-Raad

Er is voorgesteld om afwisselend 5 vergaderingen van de Algemene Raad en 5 van het Dagelijks Bestuur te organiseren. Dit kan voorzien worden in het Huishoudelijk Reglement.

-ASV (S. Fluitsma): ASV is niet akkoord met het voorstel over de vergaderingen. Bestuur en leden van het ASV hebben het gevoel buitenspel te zullen worden gezet, wanneer geen plenaire vergaderingen meer zullen gehouden worden. Na een bestuur- en denktankvergadering en na het voorleggen aan de leden in een ASV vergadering besluit de ASV dat als men besluit te vergaderingen op deze wijze op te splitsen de ESO niet langer zinvol is voor de ASV om aan deel te nemen.

Het argument wat al eerder is genoemd wordt wederom verwoord door de heer van Lancker (**BvE**) Dit voorstel is er gekomen als antwoord op enkele praktische problemen. Binnen de ESO participeren verschillende landen en de Algemene Raad wordt soms als een last gezien. Daarom is gedacht om de taak van de Raad te ontlasten, door op voorhand zaken voor te bereiden in functie van deze vergaderingen.

De vraag wordt nogmaals gesteld: Zijn alle 10 vergaderingen wel nodig zijn om beslissingen te kunnen nemen? Wanneer wij in 5 vergaderingen de 5 algemene vergaderingen goed kunnen voorbereiden om daar de besluiten te nemen, is dat mijn inziens een goed systeem. (**-ONS (G. Kester):**

-ASV(S. Fluitsma): Minder vergaderingen kunnen, maar er moet mogelijkheid blijven om mee te kunnen denken. Vergaderingen dienen beter voorbereid, inlassen van digitale rondes kan daarbij een oplossing bieden.

-Voorzitter: Mag ik voorstellen dat alle leden ten laatste één week voor de volgende Raad amendementen voordragen die dan verder kunnen besproken worden.

-ASV (S. Fluitsma): Wellicht goed om als ‘Nederland’ even samen te zitten over de aanpak. Dat vond iedereen een goed idee.

2. Economische crisis binnenvaart

STAND VAN ZAKEN

-BvE (C. Van Lancker): In België is er op 22-10-2010 een besloten onderhoud tussen de schipperij en de voltallige banksector i.v.m. de crisis.

Men stelt vast dat er op de markt in België voldoende transporten worden aangeboden. De vergoeding hiervoor is nog steeds problematisch, ondanks omstandigheden als de lage waterstand. We zullen de vrachtprijzen terug naar een aanvaardbaar niveau moeten tillen. De EUBO zal niet voor eind oktober 2010 starten, vanwege een financieringsprobleem.

Het baart zorgen dat de achterban en draagkracht niet groot genoeg zijn, slechts 167 schepen. Hoe kunnen banken dan besluiten hierin mee te gaan?

In EUBO is geen enkele persoon de Franse taal machtig. Hun tekst of intenties zouden moeten vertaald worden om ook Franstalige schippers over de streep te helpen.

Er zijn al vertalingen beschikbaar, bijgevolg kan dit niet het probleem zijn.

ACTUELE ONTWIKKELINGEN OF MAATREGELEN IN LIDSTATEN

We hebben nog niet gemerkt dat in Frankrijk de beloofde rapporten over de controles die worden uitgevoerd op de vrachtprijzen al gepresenteerd zijn. Het eindrapport van de verificateurs zou eind september / begin oktober beschikbaar moeten zijn. Na afsluiting van het verslag zal worden bepaald of er doorgedaan wordt op deze weg. Onze conclusie is dat de prijsontwikkeling in Frankrijk desastreus is.

In België heeft de binnenvaartsector een eerste contact gehad met Staatssecretaris Schouppe. Er ligt een ontwerp van protocol klaar die de laatste weken nog gewijzigd is. Voorlopig zal er hoogstwaarschijnlijk niets komen gezien de Belgische regering demissionair is.

In Nederland heeft de minister een binnenvaartambassadeur benoemd, dhr Arie Verberk. Deze heeft opdracht gekregen een oplossing te vinden. Zijn eindrapport zou eind augustus klaar moeten zijn geweest. Ook hier kan de vertraging liggen in het feit dat de Nederlandse regering demissionair is. De financiële instellingen hebben ook nog geen kleur bekend. Wat betreft EUBO zijn er al 167 schepen beschikbaar. Het systeem wordt door mensen die er niets in zien de grond ingeboord. Buiten dat is er een probleem rond de financiering. Informele toegevingen zijn niet gevolgd door een definitieve beslissing van de banken.

MONDELING VERSLAG BESPREKING ESO/EBU met EC op 10 SEPTEMBER JL.

Duidelijk is geworden dat een oud-voor-nieuwregeling (ovn) buiten een crisisaanmelding niet mogelijk is. Nadat de aanmelding van een lidstaat is geaccepteerd zijn ovn- en sloopregelingen mogelijk al of niet gecombineerd met maatregelen uit art. 8. Dan kunnen de reservefondsen gebruikt worden.

Crisisaanmelding voor de tankvaart door Duitsland is mogelijk. Een tweede aanmelding voor de droge lading ligt moeilijk. Nederland zal niet nog eens de crisis aanmelden, Duitsland evenmin, gezien de BDB er geen voorstander van is. België is demissionair.

Wel kunnen maatregelen van art. 8 (verordening 718/99) afzonderlijk door een land ingevoerd worden. De financiering ervan is dan ook voor dat land.

Op Europees niveau kunnen ESO en EBU samen, mits unaniem, om maatregelen conform art.8 vragen. Dan kunnen de fondsen worden gebruikt, maar geldt het wel voor alle landen.

De ambtenaren van de Commissie willen zich zeer coöperatief opstellen, maar verwachten wel een gezamenlijk voorstel van EBU en ESO.

Als de crisisaanmelding wordt geaccepteerd kunnen naast de invoering van de oud- voor- nieuw- regeling andere maatregelen ingevoerd worden. De ambtenaren hielden het ook voor mogelijk een ovn- regeling enkel te laten gelden voor een bepaalde tonnageklasse.

België heeft als bezwaar dat slopen niet kan omdat alle kleine schepen dan zouden verdwijnen. De EC meent nu dat het mogelijk is de onderste tonnagegrens in een nieuwe verordening op te trekken naar bv. 2.000 ton. Kleinere schepen kunnen dan niet gesloopt noch ingeruild worden.

Er was een voorstel om bepaalde schepen op te nemen in een fonds, de schippers die het beroep willen verlaten uit te betalen, en de schepen te bewaren voor nieuwkomers op de markt.

Dat waarborgfonds is bedacht om aan bedrijfsbeëindiging te doen zonder dat het schip gesloopt wordt.

Op 4 november vindt een volgend overleg plaats met EBU. Tegen die tijd moet het voorstel van ESO op tafel liggen.

Er zijn twee aspecten om verder uit te werken:

- Pensionering met behoud van het schip.
- Bevorderen van initiatieven voor (vormen van) commerciële samenwerking van ondernemers, zoals EUBO. Naast commerciële samenwerkingsverbanden dienen ook mogelijke sociale- en maatschappelijke samenwerkingsverbanden bekeken te worden.

-ASV (S. Fluitsma): Onze mening is dat geen enkele samenwerking een oplossing kan bieden zonder bodemtarief.

-Voorzitter: Een bodemtarief zou juist afgedwongen kunnen worden als gevolg van samenwerking.

VERVOLGSTAPPEN

Zoals gezegd vindt binnenkort een vervolgoverleg plaats. Volgende zaken moeten verder uitgewerkt:

- Ontwerpen pensioneringsregeling waarbij het schip in een fonds komt - overbruggingsuitkering tot bepaalde leeftijd, bijv. 60 jaar.
- Stimuleren initiatieven samenwerkingsvormen in de binnenvaart.

Van Lancker (BvE) zal het thema 'onderwijs en opleiding' verder uitbouwen. Kester (ONS) zal hetzelfde doen voor mogelijke 'samenwerkingsverbanden'. Samen zullen zij de 'pensioenregeling/uittreding uit het beroep' voorbereiden.

Concepten graag twee weken voor de oktobervergadering zodat de Raad al enige reacties kan formuleren. Zijn er nog andere initiatieven om uit te werken?

Van der Velde noemt opleiding- en omscholingsmogelijkheden. Fluitsma twijfelt hieraan als oplossing voor de korte termijn en noemt nog innovatie en duurzaamheid als mogelijkheid.

3. Europese Commissie – Witboek

De nieuwe Europese Commissie maakt per commissariaat een beleidsplan voor 10 jaar met een tussentijdse evaluatie na 5 jaar. Dit gebeurt in de vorm van een witboek en omvat de grote lijnen en de acties om dat te bereiken. Recent werd het Witboek 2010 door voorzitter Kallas aangekondigd, met als speerpunten duurzaamheid en vergroening in Europa. Wat zeker vast staat is dat de transportsector aan een aantal strenge criteria zal moeten voldoen.

Een tweede zwaartepunt is het transportnetwerk TEN -V, voor de binnenvaart de Oost- West as (Rotterdam tot aan de Zwarte Zee) en het "Seine- Nord" project. De binnenvaart moet hierin een belangrijk rol spelen. De sector kan dit ook waarmaken mits oplossing van een aantal knelpunten en door stimuleringsmaatregelen.

Op basis van het Witboek wordt een begroting opgemaakt en geld ter beschikking gesteld. Door het Europees Parlement zijn al een 700- tal amendementen ingediend, maar uiteindelijk beslist de Commissie.

De binnenvaart heeft via INE het initiatief genomen om met een gezamenlijke tekst naar de Commissie te gaan met de bedoeling deze tekst in het witboek te laten verschijnen. De pijlers die de basis vormen van de tekst zijn de "interne markt", de "administratieve barrières en regelgeving" en tenslotte "Innovatie en duurzaamheid". Bijkomend werd aangegeven dat niet enkel aandacht dient gegeven te worden aan de uitbreiding en vergroting van het vaarwegennet maar eveneens aan het onderhoud van de bestaande waterwegen. Op 21 oktober hebben INE, ESO en EBU een gesprek met het kabinet van commissaris Kallas.

Aanvullende aandachtspunten kunnen doorgegeven worden aan Van der Velde.

4. CCR

- **ESO- bezwaar technische maatregelen en persbericht**

Van dhr Woehrling van de CCR hebben wij een schriftelijke reactie gekregen omtrent het ESO-bezwaar tegen de vele technische maatregelen. Er zal op 12 oktober op de Raadgevende Vergadering van de CCR over gedebatteerd worden. Belangrijke eis van ESO is dat er eerst onderzoek wordt gedaan naar nut en noodzaak van regelgeving

Binnen 2 jaar lopen een aantal overgangsbepalingen af. Het zou goed zijn dit hierbij te betrekken.

- **Raadgevende conferentie – verslag 13 oktober 2009 (riub)**

Het verslag van 13 oktober 2009 heeft lang op zich laten wachten. De heer van der Velde ontving deze eerst op 17 augustus en is per direct naar de Raadsleden doorgestuurd.

- **Raadgevende conferentie Straatsburg 12 oktober 2010 – voorbespreking**

Na inventarisatie wordt de delegatie: Veldman, Fluitsma (ASV), Beckschäfer of Hohenbild (BDS), Carpentier (CNBA). Een duidelijk signaal uit Duitsland over de te grote hoeveelheid regelgeving is welkom.

- **Scheepsafvalstoffenverdrag – inventarisatie problemen losverklaring**

Er zijn nog tal van problemen met de losverklaring. Een inventarisatie van de problemen omtrent de losverklaring dient opgemaakt te worden.

5. NTK – Vergadering 13 oktober Brussel

Het EBIS (European Barge Inspection Scheme) inspectieprogramma voor tankschepen is opgezet door terminals en majors. Om daar meer inzicht in te krijgen is het mogelijk ESO aan te melden als observer (waarnemer). Dat is kosteloos. Daar is men wel huiverig voor: Committeert de ESO zich dan niet aan de maatregelen. Is het niet beter dat een lidorganisatie dit aanvraagt?

6. Bemanningsvoorschriften (verzoek vorige vergadering)

Agendapunt 'Bemanningsvoorschriften' agenderen voor de vergadering van zaterdag 23-10-2010.

7. RIS (verzoek van vorige vergadering)

-ASV (S. Fluitsma): Volgens stukken van de CCR zullen alle schepen zich binnenkort verplicht elektronisch moeten aanmelden.

Er ontspint zich een discussie over Wat is elektronisch melden? Vinden we dat dit verplicht moet worden? Hoe kan dit opgelost worden?

-ASV (S. Fluitsma): wil eerst duidelijkheid krijgen en bekijken wat tot nu toe de voor- en nadelen zijn. En wordt daarin gesteund door de **-CBOB (J. Kruisinga):** die zegt: Het verdient aanbeveling dat de huidige problemen rond het systeem eerst moeten worden opgelost vooraleer dit te verplichten.

8. Seine Nord

Pierre Verberghet heeft een verzoek ontvangen van mevrouw Leleu van VNF om een vergadering van de ESO- raad te mogen bijwonen. Doel is enkele aspecten te bespreken die belangrijk kunnen zijn voor de ESO. Mevrouw Leleu is bekend bij het CNBA. Ze zou vooral willen spreken over "Seine-Nord". We kunnen met haar ook debatteren over andere onderwerpen. Mevrouw Leleu is vertegenwoordiger bij VNF. Het VNF organiseert op 18 oktober 2010 een congres rond "Seine-Nord". Op 14 oktober 2010 staat over een workshop terzake een vergadering gepland in Parijs.

Mevrouw Leleu is ook betrokken bij het Naiades-programma. Deelname aan onze vergadering kan interessant zijn, maar hoeft geen volledige ESO- raad in beslag te nemen.

-ASV (S. Fluitsma) : wil dat het niet alleen een verkooppraatje Seine-Nord wordt. We moeten ook tijd inruimen om kritische vragen over het onderhoud aan de Franse vaarwaters te kunnen stellen.

Er werd nog geen definitieve beslissing genomen wat betreft dit project. Bovendien zou er nog een wisseling in minister- post doorgevoerd worden. De zaak is opgeschort in afwachting van een ministeriële beslissing. Op 1 oktober 2010 zou het werk officieel worden aanbesteed. De verwachting is eind 2015 klaar te zijn om in 2016 de eerste schepen te zien verschijnen. De kanaalkosten zouden 2 euro per ton bedragen.

9. Rondvraag

-BvE (C. Van Lancker): S.v.p. de verordening 883/2004 (Sociale Zekerheid) agenderen voor volgende vergadering. Vallen ook nieuwe zelfstandigen onder deze verordening?

-ASV (S. Fluitsma): Betreft de samenwerking tussen ESO en EBU. Ik hoor vaak dat onze voorzitter zou willen samengaan met de EBU? Samenwerking is nodig, maar toch geen samengaan?

-Voorzitter: Zelfstandige schippers moeten niet samengaan met hun opdrachtgevers. Bijgevolg dient hiervoor niet gevreesd te worden.

-VBR (P.Verbergh): De Rijnvaartcommissie te Antwerpen heeft een nieuw adres: Posthoflei 5, 2600 Berchem.

-L. De Waal: Op 31 oktober loopt het huurcontract af. Voor die tijd dient contact opgenomen te worden met de eigenaar.

10. Vaststellen datum volgende vergadering en sluiting

Volgende ESO- vergadering zal plaatsvinden op zaterdag 23 oktober 2010.

Eindelijk!

Ook voor de ESO heeft het gedrag en de houding van de CCR nu de grens van het toelaatbare bereikt. En nu doet de ESO waar ze voor bedoeld is: **gezamenlijk** optreden om op te komen voor het belang van de schippers. Alle schippers! Want de brief is gericht op zowel bestaande regelgeving als op weer nieuwe regels.

Eindelijk ook herinnert de ESO de CCR aan de toezegging gedaan tijdens de raadgevende conferentie met de sector op 14 oktober 2009 in Straatsburg, om samen met de sector een aantal van de overgangsmaatregelen te willen heroverwegen.

Sterker...de ESO haalt nu een specifiek onderdeel aan: Namelijk dat dit soort overgangsmaatregelen geen zin heeft omdat "op voorhand duidelijk is dat de nieuwe eisen technisch niet uitvoerbaar of financieel niet haalbaar zijn." Kortom, het voorstel van de ASV uit oktober 2009 om dit bij de CCR neer te leggen wordt (eindelijk) gehonoreerd. Daar zijn we uiteraard heel blij mee

Maar niet alleen wat deze onderdelen betreft ook de rest van de brief legt precies de vinger op de zere plek. Er worden goede voorbeelden genoemd van onzinnige of niet werkbare regelgeving. De brief is goed onderbouwd en ook de zelfbewuste toonzetting spreekt de ASV bijzonder aan.

De ASV heeft dan ook een bedankje gestuurd naar de ontwerpers van de brief op het secretariaat van de ESO waarbij de ASV de schrijvers gecompimenteerd heeft met de inhoud en toon van de brief.

Namens de ASV
Sunniva Fluitsma (vice-voorzitter)

ESO doet dringend beroep op CCR om herbezinning technische regelgeving

De Europese Schippersorganisatie (ESO) heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) deze week per brief dringend verzocht pas op de plaats te maken met nieuwe regelgeving en eerst nut en noodzaak te onderzoeken en te onderbouwen met valide argumenten. Dat geldt ook voor enkele overgangsmaatregelen, waar het veiligheids- en milieuaspectargument te pas en te onpas dreigt te worden ingezet.

Op initiatief van de Franse ESO-organisatie CNBA, en met instemming van de overige ESO-leden, heeft de ESO-Raad zich nogmaals gebogen over de wijze, waarop regelgeving en technische voorschriften voor de binnenvaart worden opgesteld, ingevoerd en geëvalueerd. Dit mede naar aanleiding van enkele recente voorstellen door de CCR.

ESO is zonder meer bereid om aan de invoering van voorschriften voor een veilig(er) vervoer mee te werken. Zij wenst echter wel serieus genomen te worden als deskundig gesprekspartner van de overheid en niet als alibi voor het doordrukken van veranderingen, die niet of nauwelijks bijdragen aan de beoogde doelstellingen.

Analyse kosten/baten Er zijn drie oorzaken te onderscheiden die leiden tot aanpassing van de regelgeving:

- Voorschriften voor bestaande schepen, ten gevolge van technische innovaties;
- Voorschriften naar aanleiding van incidenten;
- Voorschriften die vanwege maatschappelijke ontwikkelingen (milieu) worden opgelegd.

Volgens ESO zou elk voorstel tot wijziging een kosten / baten analyse moeten bevatten.

Aanpassingen dienen niet te worden opgelegd wanneer de kosten hoger zijn dan de verwachte baten. Voor bestaande schepen zijn de kosten van verbetering immers dikwijls een veelvoud van de kosten van hetgeen men tracht te voorkomen.

Met betrekking tot het voorkomen van ongevallen is een goede analyse van de oorzaak van het ongeval én van de voor- en nadelen van het middel waarmee men het ongeval wil voorkomen noodzakelijk. We zien onwerkbaar voorstellen voorbij komen. Recent nog het voorstel tot het plaatsen van een reling langs de buitenzijde van het schip. Dit zou het aantal verdrinkingen moeten terugbrengen.

Verzoeken tot analyse van deze verdrinkingsongevallen en wijzen op het hinderlijke van de reling bij 2 het van en aan boord gaan, waardoor wellicht andere ongevallen ontstaan, worden zonder meer van tafel geveegd.

Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de overgangsmaatregel die opvangvakken onder de brandstoftank verbieden of de verschillende voorstellen met betrekking tot de discussie over in hoogte verstelbare stuurhuizen.

Incidentenpolitiek geeft weliswaar de indruk van krachtadig optreden, maar zonder goede praktijkkennis leidt het maar al te vaak tot blind paniekvoetbal.

Lappendeken voorschriften

De internationale structuur van de binnenvaart wordt niet altijd op de juiste wijze onderkend, hetzelfde geldt voor Brussel. Denk aan de voorschriften in het afvalvervoer, waarvoor in de verschillende landen een lappendeken van voorschriften is neergelegd omdat de richtlijnen uit Brussel de lidstaten ruimte laten voor eigen interpretatie.

Een ander item is de moeizame invoering van de losverklaring uit het Scheepsafvalstoffenverdrag.

Waar de binnenvaart goed was geïnformeerd en geïnstrueerd, blijken nog te veel verantwoordelijke losbedrijven onbekend met de nieuwe regels en niet van zins hieraan mee te werken. De controle is zo ingericht dat de opsporing bij de binnenvaart plaatsvindt, terwijl deze controle ook bij de losbedrijven kan plaatsvinden. Er wordt daarom sterk aan getwijfeld of de overtreders (lees losbedrijven) worden aangepakt en de rekening niet als vanouds bij de schipper wordt gelegd.

Brief aan het directoraat Rijkswaterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Zuid-Holland,
Afdeling Waterdistrict Zuid-Holland
Boompjes 200,
3000 AN Rotterdam

Zaandam, 10 augustus 2010.

Betreft: Hollandse IJssel

Geachte dame, heer

Enkele leden van de ASV, varend voor de vereniging toerbeurt Noord-Zuid, attendeerden onze vereniging op een aantal knelpunten op de Hollandse IJssel en verzochten ons, ook namens hen, actie te ondernemen. Middels deze brief willen we niet alleen de knelpunten onder uw aandacht brengen maar ook de doelen van de ASV alsmede enkele punten uit haar visie en beleid inzake de toekomst van het kleine schip.

Wie is de ASV?

De ASV is dé belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de Nederlandse waterwegen. Een groot deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar. De ASV is aangesloten bij de ESO (de Europese schippersorganisatie), neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals het ONZB/ONVB en aan thema-overleggen gericht op de binnenvaart bij het ministerie (het vroegere deelorgaan binnenvaart). Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken of niet (tijdig) de plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

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

Wie is de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid?

De vereniging toerbeurt Noord-Zuid onderhoudt contacten met bevrachters en directe klanten waaruit volgt dat men vrachtaanbod (Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid) verdeelt voor een sociaal aanvaardbaar tarief (nooit onder de kostprijs) niet alleen voor hun leden maar ook voor ook derden. Veel werk van deze vereniging geschiedt door kleine schepen die de haarvaten van de vaarwegen benutten, zo ook het goederenvervoer naar "De samenwerking" in Haastrecht.

Visie en beleid.

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

Knelpunten Hollandse IJssel.

Een aantal leden voeren een belangrijk deel van de grondstoffen en handelswaar aan voor "De Samenwerking" – een bedrijf dat veevoerders produceert en kunstmest verhandeld - in Haastrecht. De grondstoffen voor de veevoerders komen veelal per schip in de zeehaven van Amsterdam aan en worden hoofdzakelijk met binnenvaartschepen naar Haastrecht vervoerd. Kunstmest – afkomstig uit Sluiskil (Zeeland)- wordt vrijwel uitsluitend per schip aangevoerd. De Samenwerking hecht aan het behouden en zelfs vergroten van het aandeel grondstoffen dat per schip wordt aangevoerd. Ten eerste is dat voor het bedrijf goedkoper maar ook voor de overheid is dat goedkoper omdat daardoor per jaar duizenden vrachtbewegingen minder over de N228 plaatsvinden. Om "De Samenwerking" aantrekkelijk te houden voor de binnenvaartschippers werkt zij aan het vergroten van enkele silo's (zodat de schippers hun maximale vrachtcapaciteit beter kunnen benutten) en heeft zij de loswal

vernieuwd (inclusief walstroom en een aantrekkelijke inrichting) Het vergroten van de aantrekkelijkheid is van belang omdat;

- Regelmatig vracht over de weg moet worden aangevoerd omdat er te weinig kleine vrachtschepen zijn die deze moeilijke vaarweg willen bevaren,
- De Hollandse IJssel moeilijk bevaarbaar is voor binnenvaartschepen vanwege smalle bruggen, spertijden bij sommige bruggen, veel pleziervaart en het vrijwel ontbreken van voldoende ruime om " rond te gaan" zodat na het lossen in Haastrecht tot aan IJsselstein moet worden doorgevaren (vele uren extra varen en ook extra brandstofgebruik/uitstoot) om te keren. Dit is ook gevaarlijk vanwege de combinatie meanderende vaarweg en intensief gebruik door pleziervaartschepen.
- Het logistiek gemakkelijker is om een schip onder de pijp te hebben dan 10 tot 15 vrachtauto's te lossen.

Ondanks de voordelen voor het bedrijf, onze leden en de samenleving lijken ambtenaren van uw dienst weinig bereid om de aan de goede intenties van "De Samenwerking" en onze vereniging uitvoering te helpen geven. De nieuwe loswal moest nadat deze was opgeleverd weer worden verwijderd omdat deze volgens uw ambtenaren 20 centimeter te ver in het water was geplaatst. De doorvaartbreedte veel smaller dan op deze plek. Omdat een deel van de nieuwe loswal niet verplaatst kon worden, de fundamente van de lostoren zaten in de weg, is de nieuwe loswal slechts partieel verplaatst en werden extra meerpalen geplaatst. Het netto resultaat is dat de vaarweg nu zelfs smaller is dan toen de loswal nog recht was (zie foto 1) Het handelen van uw ambtenaren heeft het bedrijf in ieder geval heel veel onnodig geld en problemen gekost. Het toont o.i. niet alleen aan dat het bedrijf erg betrokken is bij het vervoer over water maar ook hoe weinig stimulerend Rijkswaterstaat bezig is met betrekking tot vervoer over water.

Ook is de ASV van mening dat uw ambtenaren onnodig vasthouden aan de maximale tijd dat binnenvaartschepen (aan het remmingwerk) bij de Waaiersluis in Gouda mogen blijven liggen.

Buiten bovengenoemde problemen zijn er nog een aantal verbeterpunten op de Hollandse IJssel mogelijk.

1. Het opheffen van de spertijd (Tussen 20.00 uur en 09.00 uur en tussen 16.30 en 18.00 uur) voor binnenvaartschepen bij de voetgangersbrug te Hekendorp. Het is uitermate zuur om daar anderhalf uur te moeten blijven liggen terwijl er vrijwel niemand gebruik maakt van de brug. Dat is niet alleen zuur voor de schipper maar vaak ook voor de losploeg (foto 2) We verzoeken u deze spertijd (i.i.g. voor vrachtschepen) op te heffen.
2. Bovengenoemde brug heeft enkele scherpe uitsteeksels die naar onze mening onnodig veel kans geven op beschadiging van schepen (foto 3) We verzoeken u deze uitsteeksels te verminderen.
3. Enkele meerpalen zijn vergaand versleten (foto 4) Dat is gevaarlijk omdat de meertouwen van onze leden daarin kunnen vastlopen en/of beschadigd raken. We verzoeken u deze meerpalen te vernieuwen.
4. In de nabijheid van "De Samenwerking" zijn twee krappe mogelijkheden om rond te gaan. Uw ambtenaren hebben daar echter toegestaan om jachten aan te meren/een duikplank te plaatsen. We verzoeken u deze plaatsen vrij te maken en vrij te houden voor het keren van vrachtschepen (Foto's 5 en 6) of elders een goede zwaikom te realiseren.

Bovengenoemde punten zijn door onze leden meermalen aangekaart bij uw ambtenaren. Deze stelden meermalen dat beroepsvaart op de Hollandse IJssel "geen prioriteit" heeft. Op vragen van bewoners en eigenaars van de jachten over die vergunningen op onder punt 4 genoemde plek kwam hetzelfde antwoord. De eigenaars van de jachten hebben zelfs specifiek gevraagd het bordje waarop staat dat de vergunninghouders er mogen liggen wat op te schuiven om de beroepsvaart meer ruimte te geven. Daaraan hebben uw ambtenaren geen gehoor gegeven.

De vraag komt op; wat is nu eigenlijk het beleid van Rijkswaterstaat? U vermeldt op uw website: "Rijkswaterstaat werkt voor u aan: **vlot en veilig verkeer over weg en water**"

De ASV wil u graag houden aan deze uitspraak door positief te besluiten in onder de punten 1 t/m 4 genoemde verzoeken. Daarmee kunt U bevorderen dat de beroepsschippers snel en veilig de gekanaliseerde IJssel kunnen bevaren. We kijken met belangstelling uit naar uw formele besluiten op onze verzoeken. Mocht behoefte hebben aan meer informatie of u wilt overleggen dan kunt u altijd

contact op nemen met een van onze bestuursleden Via telefoon 06-53532991 of per mail twigt.franto@vaart.net

Met de meeste hoogachting en vriendelijke schippersgroet,
Mede namens Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid,

Sunniva Fluitsma (vice-voorzitter)

Naar aanleiding van bovenstaande brief heeft er een geprek plaatsgevonden tussen de ASV (David Twigt en Sunniva Fluitsma), Rijkswaterstaat en de directeur van de Samenwerking. De foto's bleken verhelderend te werken en er is ons beloofd dat men zeker wil kijken hoe men de binnenvaart wat beter ten dienste kan zijn. Wij wachten af en zullen op een later tijdstip opnieuw contact opnemen met desbetreffende personen, mocht dat nodig zijn.

Opmerkingen ASV over “beter en sneller”

Aan Verkeer en Waterstaat

Een eerste reactie van de ASV betreffende het overleg: sneller en beter dd 28 september 2010.

We treffen in het domein diverse grote stukken aan. Daarom reageert de ASV in eerste instantie in grote lijnen.

ASV Over de intentie van MIRT

Dat in het MIRT de staat samenhang tussen ruimtelijke projecten centraal stelt, waarbij niet alleen tussen departementen wordt samengewerkt, maar ook met decentrale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties is een heel goed uitgangspunt. Maar hoe komt het dan dat het vervoer over water zo onderbelicht blijft?

Hoe komt het bijvoorbeeld dat als er een tweede Maasvlakte komt de enige modaliteit die dan aan extra milieueisen moet voldoen om dat van de grond te krijgen de binnenvaart is? En met regelgeving die echt geen draagvlak heeft en tegenstrijdig is met overig Rotterdams beleid? (hoe verkoop je het dat binnenvaart slechts 13 km mag varen terwijl je wel autoraces houdt midden in de stad?)

Het streven zal er wel zijn, maar de uitvoering laat toch echt te wensen over.

Zo wordt die gewenste hogere ruimtelijke kwaliteit, met meerwaarde voor de samenleving als geheel op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water en natuur volgens de ASV toch niet bereikt. Hierin missen we overigens het woordje “milieu”

Bij de integrale ontwikkeling van een gebied gaat het in de praktijk om het verbinden van opgaven van uiteenlopende aard en het afstemmen van investeringen. Doel daarbij is het realiseren van ruimtelijke kwaliteit: een hoge gebruikswaarde (functioneel), toekomstwaarde (duurzaam) en belevingswaarde (mooi) van de fysieke ruimte.

Maar als het **beheer** daarna te versnipperd is komt er van de goede bedoelingen weinig terecht. Bovendien lijkt het wat die afstemming in de binnenvaart toch wel erg mis te gaan. Hoe kan het anders dat je een sluis renoveert (de Westfrieze sluis) waarbij je helemaal vergeet dat er ook beroepsvaart door moet. Er is inderdaad veel rekening gehouden met “mooi” voor wat betreft de wandelaars, maar volkomen ongeschikt gemaakt voor beroepsvaart. Ik heb er een leuke fotoreportage van gemaakt, en foto's zijn ook geplaatst in plaatselijke kranten en scheepvaartkranten. Resultaat; een aanpassing van de sluis die het nu iets minder onmogelijk maakt. Maar ook: veel extra kosten en een negatief resultaat.

In de derde plaats streeft het MIRT naar het verstevigen van de samenwerking tussen rijk en regio. Dit lijkt nu in ieder geval niet te lukken. Kijk hoe Rotterdam en Amsterdam in hun beleid geheel gericht zijn op zichzelf en geen rekening houden met de omgeving. Nu zijn er bijvoorbeeld voorstellen om het IJ slechts voor binnenvaart beschikbaar te houden tussen 02.00 uur en 08.00 uur. Dat gaat vast niet gebeuren. Maar het idee dat er hele werkgroepen zich bezighouden met het “opleuken” van het IJ en het Noord-zeekanaal, zonder zich rekenschap te geven van het belang van deze vaarweg (wooneilandjes in het Noord-zeekanaal!!) dat zegt wel genoeg. Hier is nog een wereld te winnen. Bij deze overleggen wordt de binnenvaart overigens niet betrokken.

Daarnaast heb je de volgende vragen gesteld:

De gebiedsagenda's zijn een verzameling van reeds vastgestelde beleidsnota's, de inhoud van deze nota's ligt daarom vast en staat niet ter discussie. De vergadering van vandaag betreft dus de afspraken die in de BO's MIRT van mei 2010 zijn gemaakt.

Suggesties voor vragen:

1. Wat vindt u van de verdeling van de middelen over de regio's, zoals we die in Nederland kennen?
2. Wat vindt u van de keuzes voor de verdeling van middelen die binnen de regio's worden gemaakt? Zijn de gelden evenwichtig verdeeld tussen de verschillende modaliteiten?

In plaats van punt voor punt voorbeelden te noemen wil ik benadrukken dat ook in deze stukken de modaliteit vervoer over de weg verreweg de meeste aandacht krijgt. Het blijkt dat vervoer over water kennelijk vaak niet eens meer als optie meegenomen wordt.

Ik wil hierbij verwijzen naar de notitie vervoer over water van Lies van Aelst, statenlid van de SP in Zuid-Holland " waar water is, is een weg" . Zij geeft heel veel voorbeelden hoe het beter kan en waar de waterweg gewoon genegeerd wordt.

Wij, als ASV hebben al veel actie ondernomen naar bijvoorbeeld Noord-Holland en Zuid-Holland omdat dat binnenvaart en de bedrijven die van de binnenvaart afhankelijk zijn constant tegengewerkt worden in hun voortbestaan. Een van de belangrijkste knelpunten is het versnipperde beleid. De ene brug is van een gemeente de andere van een provincie de volgende van rijkswaterstaat. Zo is het bijna onmogelijk tot een beleid te komen (spertijden etc).

Ik begrijp dat het hier vooral over geldstromen en aanbestedingen gaat. Maar de gedetailleerde aanpak daarvan maakt ook weer dat we door de bomen het bos niet meer zien. Oftewel.....we kijken per aanbesteding of dit wel of niet de beste optie is, maar kijken we wel naar alternatieven?

Ook hierbij wil ik weer wijzen op een actie van de SP om in het oosten van het land (Deventer) niet de bewoners op te zadelen met een spoorbrug vlak naast hun huis maar de waterweg te gebruiken voor het transport.

3. Mist u aandacht voor bepaalde onderdelen?
Zie boven

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

Namens de ASV

Sunniva Fluitsma

Opmerkingen van de ASV over het verslag van de raadgevende conferentie 2009

Geachte meneer van der Werf,

Vriendelijk dank voor uw uitnodiging om op papier mee te delen waar mijn opmerkingen betreffende de raadgevende conferentie 2009 op gebaseerd zijn. Om de zaak duidelijk te houden stuur ik u het hele verslag mee, met daarin de geplaatste opmerkingen.

In grote lijnen is mijn probleem dat er veel gezegd is en er gesuggereerd is dat er vervolg gegeven zou worden aan enkele uitspraken. Dat vervolg mis ik ten enemale. Een van de noodzakelijke vervolgen zou toch in ieder geval het behandelen van het verslag moeten zijn met daarbij het constateren wat er wel of niet is gebeurd het afgelopen jaar.

Zoals u weet is dit verslag slechts enkele weken beschikbaar hoewel gedateerd op 25 februari. Er is geen mogelijkheid geweest officieel te reageren op het concept. Daarom zal ik hierbij reageren zodat u in ieder geval weet wat mijn op- en aanmerkingen zijn betreffende dit stuk. Het verslag geeft in grote lijnen goed aan hoe de raadgevende conferentie is verlopen. Ik heb echter wat opmerkingen in het *curatief* geplaatst betreffende een verschil in opvatting over wat er gezegd zou zijn. Een heel enkele maal heb ik een andere reactie geplaatst in het onderstreept, die zullen voor zich spreken.

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

ONTWERPVERSLAG van de achtste bijeenkomst van de Raadgevende Conferentie van 13 oktober 2009 in Straatsburg

Voorzitter: de heer WOEHLING, Secretaris-Generaal

Aanwezigen:

DUITSLAND	De heer KAUNE	Commissaris
	De heer BRUNSCH	Deskundige
BELGIË	De heer VAN KEER	Commissaris
	De heer VERSCHUEREN	Plaatsv. Commissaris
FRANKRIJK	De heer VERDEAUX	Commissaris
	De heer MATHIEU	Commissaris
	De heer BELLENGER	Plaatsv. Commissaris
NEDERLAND	De heer ten BROEKE	Commissaris
	De heer MULLER	Commissaris
ZWITSERLAND	De heer FEIERABEND	Commissaris
ERSTU	De heer HEIDENSTECKER	
ETF	De heer BRAMLEY	
EVB	De heer JEROME	
ESO	De heer VELDMAN	
	Mw. BECKSCHÄFER	
	De heer KESTER	
	De heer CARPENTIER	
	Frau FLUITSMA	
EBU	De heer AUDERSET	
MOEZELCOMMISSIE	Mw. BRUCKNER	
SECRETARIAAT van de CCR	Dhr. WOEHLING, dhr. VAN DER WERF, dhr. PAULI, Dhr. FESSMANN, dhr. SAHA, mw. TOURNAYE, dhr. WEBER	

1. Goedkeuring van de agenda
COA (09)a 1

De heer WOEHLING legt uit dat er bij het opstellen van de agenda naar gestreefd is zoveel mogelijk punten op te nemen die voor de deelnemers interessant zijn.

2. Economische situatie en crisis in de transportsector: Prognoses van het scheepvaartbedrijfsleven voor de herfst/winter 2009-2010

De heer VAN DER WERF wijst erop dat met het instrument van de marktobservatie de vraag- en aanbodsituatie op de markt kan worden gevolgd. In de traditionele sectoren, en met name de staalnijverheid en de chemiesector, kan een duidelijke daling in de vraag naar vervoer worden vastgesteld. In het containervervoer begon de vraag al in de zomer van 2008 te krimpen. Daar komt nog bij dat in de laatste jaren talrijke nieuwe eenheden in de vaart zijn genomen. De scheve verhouding tussen vraag en aanbod heeft tot zeer lage vrachtprijzen geleid, waardoor sommige bedrijven binnen de sector moeilijkheden hebben het hoofd boven water te houden.

De heer VELDMAN zegt dat hij zeer tevreden is over de marktobservatie, omdat daardoor een instrument ter beschikking staat waardoor aan de hand van gegevens kan worden aangetoond dat de binnenvaart zich in een crisis bevindt die niet alleen het gevolg is van de algemene economische crisis, maar met de volgende factoren in verband staat :

- het in bedrijf nemen van talrijke nieuwe, en dan vooral grote, schepen in de afgelopen jaren;
- de overgang van enkelwandige naar dubbelwandige schepen in de tankvaart, hetgeen weliswaar pas in 2018 in volle omvang vruchten zal gaan afwerpen, maar nu al aanzienlijke investeringen vereist;
- de verschillende aanpassingen die nodig zijn in het licht van de wijzigingen van de technische voorschriften en het einde van de overgangsmaatregelen na 2010 en 2015.

Mevrouw BECKSCHÄFFER kan zich vinden in de woorden van de heer VELDMAN. De ESO is van mening dat er in de drogeladingvaart sprake is van een echte crisis, die met name deze sector treft. De algemene economische crisis heeft dit alleen sneller aan het licht gebracht. Gezien de discussies die nu gaande zijn over de vraag of deze crisis gezien moet worden als een structurele crisis in de zin van de Europese regelgeving, moet de CCR volgens de EBU duidelijk kleur bekennen.

De heer AUDERSET is van mening dat het in de drogeladingvaart niet om een structurele crisis gaat, maar om een zeer moeilijke situatie, waarvoor de oorzaak echter in de algemene economische crisis moet worden gezocht. Daarom vraagt de EBU niet om crisismaatregelen op grond van de Europese regelgeving (dwz, maatregelen zoals de "oud-voor-nieuw-regeling" en sloopmaatregelen), omdat de tenuitvoerlegging daarvan te veel tijd zou vergen en daardoor tegen het einde van de crisis een tekort aan laadruimte zou kunnen ontstaan. In de tankvaart ligt dit echter anders. Hier is vanwege de overgang van enkel- naar dubbelwandige schepen een structureel probleem voorhanden. Daarom zouden sloopmaatregelen wellicht zinvol kunnen zijn.

De heer BRAMLEY voegt toe dat in crisistijden de vaste kosten het gemakkelijkst kunnen worden gereduceerd door op personeelskosten te besparen. Daarom maakt de ETF zich vooral zorgen over de toevloed van personeel uit landen van buiten de EU. De ETF beschikt over documenten van twee ondernemingen (Giron Crew (NL) en Ocean River Contractors), die in Nederland Filipijnse werknemers aanbieden en er prat op gaan dat zij personeel kunnen leveren waarvoor in Nederland geen sociale premies hoeven te worden betaald. Deze problematiek is al vanwege oneerlijke concurrentie in het Belgische parlement ter sprake gekomen. Er wordt een oproep gedaan aan de nationale autoriteiten en ook aan de CCR om ervoor te zorgen dat er betrouwbaardere gegevens beschikbaar komen.

De heer HEIDENSTECKER benadrukt dat de ERSTU ook scheepsexploitanten uit Oost-Europese staten (Polen, Tsjechische Republiek, Hongarije, Roemenië en Oekraïne) vertegenwoordigt.

De crisis is ook tot het bedrijfsleven in deze landen doorgedrongen en doordat er op de Oost-Europese waterwegen steeds meer schepen uit West-Europa varen en de vrachtprijzen onder druk zijn komen te staan, is de crisis nog verder verscherpt. Sommige ondernemingen hebben hun activiteiten in Roemenië en Hongarije moeten staken.

Mevrouw FLUITSMA betreurt het dat de markt niet erg transparant is. Op het internet zou er informatie moeten worden verstrekt over de precieze situatie van vraag en aanbod en vooral ook over de beschikbare laadruimte.

SF: Dat laatste is niet geheel correct. Het gaat er de ASV juist om dat alle informatie beschikbaar is. Dus ook over de aangeboden goederen. Wij houden vol dat er op dit moment helemaal geen sprake is van een vrije markt. Ten opzichte van de talloze schippers is er een handjevol bevrachters die over alle informatie beschikken. Dat betekent dat de schippers geen enkele marktmacht hebben.

De heer VAN DER WERF is van mening dat er eerder te veel transparantie is, en wel in die zin dat er teveel aanbieders op een relatief kleine markt zijn, zodat het voor alle vervoerders van goederen niet al te moeilijk is, de beste prijs te verkrijgen. Hij wijst erop dat in sommige van de voor de binnenvaart belangrijke sectoren de vraag sinds oktober 2008 met ongeveer 40 % is gedaald. Desalniettemin zou het voor deze marktdeelnemers van voordeel kunnen zijn om de handen ineen te slaan en daardoor hun positie te versterken.

Mevrouw BECKSCHÄFFER denkt dat de particuliere schippers geleidelijk aan meer marktaandeelen voor zich zouden moeten winnen. Volgens de Europese regeling is bij een samenvoeging van verschillende schippers een financiële ondersteuning mogelijk. Hiervoor zouden bijvoorbeeld middelen van het reservfonds gebruikt kunnen worden.

De heer VELDMAN wijst erop dat de markt in 1999 weliswaar geliberaliseerd werd, maar dat de Europese regeling ter versterking van de marktstructuur, afgezien van de "oud-voor-nieuw-regeling" en de sloopregeling, nog andere mogelijkheden biedt. In de huidige situatie is de ESO alleen een voorstander van deze andere steunmogelijkheden. Het doel is niet alleen de binnenvaart uit de huidige crisis te halen, maar ook te zorgen voor modernisatie en innovatie.

De heer FEIERABEND is het eens met het standpunt dat in de binnenvaart sprake is van een crisis, hoewel niet alle segmenten op dezelfde wijze door de crisis worden getroffen. Men moet ook rekening houden met de concurrentie met andere vervoersdragers en hun situatie in de crisis. De situatie in het wegvervoer is minstens net zo slecht als in de binnenvaart en de transporten worden verricht tegen prijzen die niet meer kostendekkend zijn. Ook met het spoor wordt op deze markt een zeer agressieve concurrentiestrijd gevoerd. Dit betekent dat voorstellen voor een regulatie van de capaciteiten alleen gedaan kunnen worden als er tevens rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in de andere vervoerstakken.

De heer VAN DER WERF weet dat er in de lidstaten in deze zin over de problematiek wordt nagedacht. Op 4 november 2009 zal op de zetel van de CCR in Straatsburg een rondetafelconferentie over de tankvaart plaatsvinden.

De heer WOEHLING voegt toe dat de CCR tevens de functie van „denktank“ vervult en overal waar dat mogelijk is haar invloed zal laten gelden om bij te dragen aan een verbetering van de situatie.

3. Stand van de werkzaamheden van de CCR in de tweede helft van 2009

De heer WOEHLING licht toe dat de CCR haar activiteiten steeds verder uitbreidt, maar zij tevens gedwongen is, prioriteiten te stellen. Hij noemt in dit kader de volgende, drie prioriteiten:

a) rationalisatie van de regelwerken van de CCR:

- alle voorschriften die met het personeel samenhangen zullen in één enkel reglement bijeen worden gebracht;
- de overgang van ADNR naar ADN is op grond van de besluiten op nationaal vlak nu bijna afgerond;

- een ander voorbeeld voor deze reglementaire werkzaamheden betreft het Politiereglement: de CCR wil in samenwerking met de ECE/VN van het CEVNI een gemeenschappelijke sokkel maken van verkeersvoorschriften die voor het gehele waterwegennet gelden. De werkzaamheden hiervoor zijn al gaande;
 - aangezien het Reglement van Onderzoek samenhangt met de communautaire richtlijn, werkt de CCR bij de aanpassing van de technische voorschriften voor binnenvaartschepen in het kader van de JWG samen met andere EU-staten.
- b) de behandeling van milieuvraagstukken en met name de versterking van het milieuvriendelijke imago van de binnenvaart:
- tenuitvoerlegging van de voorschriften van het Afvalstoffenverdrag;
 - aanscherping van de voorschriften op milieugebied;
 - deelname van de CCR aan de discussie over de vaststelling van grenswaarden voor de uitstoot van verontreinigende gassen door schepsmotoren op communautair vlak;
 - klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart; over dit onderwerp heeft de CCR kort geleden een congres georganiseerd.
- c) vaarbewijzen en opleidingscertificaten voor binnenvaartpersoneel:
- De CCR streeft naar de totstandkoming van een soepele procedure voor de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en opleidingstitels in de binnenvaart (vaarbewijzen van schippers, schippersdienstboekjes), waarbij vooral op de Donaustaten wordt gefocust.
 - Wat dit betreft was de CCR nauw betrokken bij EDINNA en PLATINA. Centraal stonden de beroepsprofielen en ook de verschillende, hiërarchische vakbekwaamheden in de binnenvaart.
 - Verder wordt er nagedacht over manieren waarop de toegang tot het beroep door middel van simulatoren en praktijkexamens voor personen die niet de gebruikelijke loopbaan volgen, zou kunnen worden vereenvoudigd.

4. Werkprogramma van de CCR voor de periode 2010-2011 onder Belgisch voorzitterschap

Op dit moment wordt in de comités de laatste hand gelegd aan de werkprogramma's voor de komende periode van twee jaar onder Belgisch voorzitterschap, waarin de volgende punten zijn voorzien:

- a) Comité STF
- herziening van de reglementen in het kader van de goedkeuring van een nieuw reglement voor scheepvaartpersoneel,
 - erkenning van schippersvaarbewijzen en schippersdienstboekjes,
 - aanpassing van de vereisten voor toegang tot binnenvaartberoepen door gebruik te maken van simulatoren en invoering van digitale tachografen.
- b) Comité Binnenvaartrecht
- ontwikkeling van een attest voor binnenvaartpersoneel, dat voornamelijk bedoeld is voor werknemers in de binnenvaart die afkomstig zijn uit derde landen en door dit attest gemakkelijker in het genot komen van vrij verkeer, omdat hiermee de rechtmatigheid van hun tewerkstellingssituatie in het desbetreffende land kan worden aangetoond,
 - een werkgroep buigt zich over de totstandkoming van een aanvullend protocol bij het CLNI, waardoor dit verdrag kan worden uitgebreid tot andere landen en de in dit verdrag vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen worden verhoogd.

c) Economisch comité

- totstandkoming van maatregelen ter verbetering van de positie van de binnenvaart op de transportmarkt;
- bijeenbrengen van belangrijke statistische gegevens voor een doeltreffende marktobservatie;
- monitoring van alle maatregelen van de EU die de vervoersmarkt betreffen;
- internalisering van externe kosten, hoewel dit een taak op de lange termijn is.

d) Comité Afvalverwijdering

- Dit Comité heeft zich de laatste jaren intensief beziggehouden met de voorbereiding van de tenuitvoerlegging van het Afvalstoffenverdrag. Onlangs is besloten dit verdrag aan te duiden met de afkorting „CDNI“.
- Binnenkort zal dit comité zich buigen over het transport van gasvormige producten, die eveneens in het kader van het genoemde verdrag aan bod moeten komen.

e) Comité Politierglement

- Dit comité zal samen met het Comité Reglement van Onderzoek de kwestie van het “vrije zicht” gaan behandelen.
- De maximale lengte van schepen op de Middenrijn zal steeds voor een periode van drie jaar in een voorschrift in het Politierglement worden geregeld.
- Het meest complexe en belangrijkste punt van het werkprogramma is de verplichte invoering van Inland-AIS.

f) Comité Reglement van Onderzoek

- De classificatiebureaus hebben het punt naar voren gebracht van de stabiliteit van grote schepen. Zij vragen zich af of de huidige voorschriften toereikend zijn om te waarborgen dat de stabiliteit van de schepen voor de gehele levensduur toereikend blijft.
- De CCR zal van haar kant ook een bijdrage leveren aan de discussie over de nieuwe grenswaarden voor de beperking van de uitstoot van verontreinigende gassen door scheepsmotoren.
- De stabiliteit van schepen die op de Rijn containers vervoeren, is een ander punt op de agenda. Dit punt vloeit onder andere voort uit de ongevallen die zich hebben voorgedaan. Hier gaat het erom dat onderzocht zal worden of de huidige voorschriften toereikend zijn. Het bedrijfsleven vindt de bepalingen adequaat, maar is van mening dat er problemen ontstaan omdat schippers het gewicht van de geladen containers niet kennen.

g) Permanent Technisch Comité

Dit comité houdt zich bezig met onderwerpen die samenhangen met het onderhoud van waterwegen en infrastructuur. Prioritair op dit moment is de beschikbaarheid van de sluizen in de Bovenrijn en de schommelingen van de waterstanden in dit Rijnsegment. In 2010 moeten de eerste voorbereidingen aanlopen voor de gelijkwaardige waterstand voor 2012. De kwestie van de ligplaatsen langs de Rijn wordt in het kader van een algemeen, allesomvattend concept behandeld. Een andere belangrijke taak van dit comité is dat het de maatregelen die de EC op milieuvlak heeft getroffen (klimaatverandering, fauna, flora, etc.) op de voet volgt.

h) Comité Gevaarlijke Goederen

Nu het ADN door het ADN is vervangen, verplaatsen zich de werkzaamheden naar de ECE/VN. Het comité zal daarom voortaan tot taak hebben de werkzaamheden in het kader van de ECE/VN te volgen en gemeenschappelijke voorstellen van de CCR-lidstaten voor te bereiden.

De heer VELDMAN wijst erop dat het Permanent Technisch Comité verzocht werd te onderzoeken, in hoeverre de duur van de stillegging van de sluisen aan de Bovenrijn kan worden verkort.

De heer JEROME legt uit dat er dit jaar al een vergadering heeft plaatsgevonden om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn de duur van de stilleggingen te reduceren. Er zijn procedures ontwikkeld waardoor zonder de veiligheid van de werknemers die de onderhoudswerkzaamheden uitvoeren in gevaar te brengen, de tijd van de onderbreking kan worden ingekort.

5. Verlenging van bepaalde overgangstermijnen met betrekking tot technische voorschriften:

De heer PAULI wijst erop dat het bedrijfsleven tijdens de laatste plenaire zitting de CCR heeft meegedeeld dat veel scheepvaartondernemingen door de crisis grote problemen hebben, hun schepen in overeenstemming te brengen met de overgangsbepalingen die volgens het Reglement van Onderzoek in 2010 van kracht worden. Het bedrijfsleven heeft om tijdelijke uitzonderingen verzocht. Tijdens het eerste overleg hierover is duidelijk geworden dat een wijziging van de desbetreffende bepalingen zeer moeilijk is, vooral als dit eveneens een wijziging van de communautaire voorschriften zou vereisen. Daarom heeft men gekozen voor de toepassing van een vereenvoudigde en gestandaardiseerde procedure waardoor een uitzondering kan worden gemaakt op de toepassing van overgangsbepalingen op grond van de zogenaamde hardheidsclausule. Deze clausule maakt een uitzondering mogelijk als de toepassing van een voorschrift onevenredige financiële problemen met zich mee zou brengen.

In document RV (09) 35 is een voorstel verrat dat in overleg met het bedrijfsleven tot stand is gekomen. Het document bevat een schematisch overzicht waarin de procedure wordt weergegeven. Als een schip wordt onderzocht, moet de eigenaar een verklaring over de economische situatie van zijn bedrijf overleggen waarin wordt aangetoond dat op dit moment de financiële middelen niet toereikend zijn om de vereiste aanpassingen te financieren. Verder moet hij een kostenraming overleggen voor de werkzaamheden die aan het schip verricht zouden moeten worden om het aan te passen. De commissie van deskundigen moet de ingediende stukken onderzoeken en de schipper zo nodig, een uitzondering toekennen. Verschillende aspecten van de regeling moeten echter nog worden onderzocht.

Voor schepen met communautaire certificaten moeten de werkzaamheden in samenwerking met de Europese Commissie plaatsvinden.

Mevrouw FLUITSMA informeert de CCR uit naam van de particuliere schippers over de gevolgen die deze maatregelen voor de schippers en ondernemingen met kleine schepen hebben. Kleine schepen onder 1500 t verdwijnen steeds meer van de markt. Deze ontwikkeling is niet in alle opzichten wenselijk, omdat deze schepen transporten tussen kleinere overslagplaatsen verrichten en juist daardoor een echt alternatief voor het wegvervoer vormen. Bij de kanaalpenichen (Spitsen) verdwijnt jaarlijks 10 % van de actieve schepen van de markt. Door deze ontwikkeling verliezen de betrokken marktdeelnemers hun vertrouwen in de toekomst. Hoewel de huidige crisis het gehele bedrijfsleven treft, hebben de kleine schepen een dubbel probleem, omdat zij ook nog met de overgangsmaatregelen worden geconfronteerd. Elk schip uit deze categorie dat verdwijnt, wordt niet door een nieuw schip, maar door veertien vrachtwagens vervangen, aangezien de kosten voor de bouw van een nieuw schip tien keer hoger liggen dan de waarde van een oud schip. Economisch gezien is het dus niet rendabel. De aanpassingen die nodig zijn op grond van de huidige regelingen zijn voor kleine schepen financieel niet op te brengen, omdat de kosten naar schatting tussen de 40.000 en 70.000 euro zouden kunnen liggen SF: *zie beneden wat ik gezegd heb, Dit bedrag betreft slechts de eerste 5 jaar, daarna komen de volgende investeringen!*. De voorgestelde uitzonderingsregeling schort het probleem tijdelijk op, maar vroeger of later worden deze schepen allemaal tot woonboten

omgebouwd. Mevrouw FLUITSMA legt er de nadruk op dat kleine schepen niet met grote schepen, maar met het wegvervoer in concurrentie staan. Zij wil de aandacht van de CCR vestigen op de realiteit zoals die zich in deze sector voordoet. Zij heeft er begrip voor dat voor grote schepen aanvullende veiligheidsvoorschriften vereist zijn, maar dringt er bij de CCR op aan, uit te leggen waarom voor kleine schepen maatregelen moeten gaan gelden die getroffen zijn op grond van incidenten die zich in de laatste jaren met grote schepen hebben voorgedaan. De heer CARPENTIER, die de CNBA vertegenwoordigt (die eveneens lid is van de ESO), geeft te kennen dat in Frankrijk talrijke schepen door deze maatregelen betroffen zijn. De strikte toepassing van deze regeling zal tot gevolg hebben dat dit soort schepen verdwijnt, ook al wordt er uitstel gegeven.

SF: Wat is weggefallen in deze notulen is het feit dat ik gerefereerd heb aan een Duits rapport, gemaakt in opdracht van de CCR vanuit de vraag van de Duitse afgevaardigde. Dit rapport uit 2001 gaf toen al aan dat deze regelgeving heel veel invloed zou hebben waarbij men wist dat dit voor een groep schepen onhaalbaar was. Gemiddeld 11,4 aanpassingen per schip a 44.000 DM (dus 11,4 x 44.000!!) en daarbovenop nog de manoeuvreereisen a 300.000 DM gemiddeld!! Bovendien stond ook al in dat rapport duidelijk dat de aanpassingen niet voortkwamen uit ongelukken die zich voorgedaan hadden.

Verder heb ik het voorstel laten zien van de "simpele" hardheidsclausule in verband met de crisis. Een pak papier waarvan 5 A-4tjes alleen al vol met een schema om de aanvraag te doen. Dat moet simpeler kunnen (is nu ook heel simpel doorgevoerd overigens)

De heer VELDMAN zegt dat het intussen wel duidelijk geworden is, wat de gevolgen van deze maatregelen voor het bedrijfsleven zijn. Het is ook bekend welke scheepscategorieën betroffen zijn en dat zijn precies de soorten schepen die het snelst van de markt aan het verdwijnen zijn. Hij wijst uitdrukkelijk op de invloed die de houding van de CCR op Europees vlak heeft. Het is belangrijk de gevolgen van deze maatregelen voor de mensen precies in te schatten. De ESO gaat ervan uit dat de CCR rekening houdt met deze twee factoren als er besluiten worden genomen.

De heer KAUNE vat deze opmerkingen op als een soort verwijt dat de CCR al te ijverig is als het gaat om het uitvaardigen van regelgeving, hetgeen hem verrast, aangezien het bedrijfsleven altijd bij het overleg betrokken was.

De heer AUDERSET kan twee gevallen noemen waarin het bedrijfsleven om een standpunt werd gevraagd, maar men geen rekening heeft gehouden met zijn standpunt:

- de wijziging van de voorschriften over de dubbele uitvoering van stuurinrichtingen, waar de Nautisch-Technische Commissie van de EBU/ESO een duidelijk negatief advies over heeft afgegeven;
- de bepalingen over het vrije zicht, waarbij een aantal jaren geleden gevraagd werd tijdens de vaart technische hulpmiddelen te mogen gebruiken. Inmiddels heeft het bedrijfsleven echter moeten vaststellen dat de discussie in het kielzog van de aanpassing van de technische voorschriften ter compensatie van de dode hoek inmiddels verstomd is.

De heer VELDMAN denkt dat een rationalisatie van de regelingen weliswaar zinvol is, maar dat de kosten van de vereiste aanpassingswerkzaamheden voor het bedrijfsleven in de toekomst systematisch in overweging moeten worden genomen. Verder moet een onderscheid worden gemaakt tussen wat voor de grote schepen absoluut noodzakelijk is en van de kleine schepen niet kan worden verlangd. Dit is een aspect waar bij de aanpassing van de hardheidsclausule en overgangsmaatregelen rekening mee moet worden gehouden.

De heer WOEHRLING wijst erop dat de CCR een evenwicht zoekt tussen maximale veiligheid en economische realiteit van het bedrijfsleven. De CCR wil rekening houden met de voorstellen van het bedrijfsleven om dit doel te bereiken.

De heer PAULI brengt naar voren dat de CCR en het bedrijfsleven wat de overgangsbepalingen betreft overleg voeren. Toen de CCR destijds de overgangsbepalingen herzag, heeft de CCR het bedrijfsleven de concrete voorstellen gepresenteerd en om een reactie gevraagd. Vrijwel alle opmerkingen van het bedrijfsleven zijn daarna door de CCR overgenomen. Men mag echter niet vergeten dat het bedrijfsleven de gevolgen vanwege een tekort aan gegevens zelf niet altijd kon inschatten. Dit is zeker reden genoeg om de door het bedrijfsleven genoemde bepalingen nogmaals onder de loep te nemen.

De heer AUDERSET vindt dat er twee aspecten zijn waar rekening mee moet worden gehouden: op de eerste plaats moeten diverse bepalingen opnieuw tegen het licht worden gehouden en op de tweede plaats is het bedrijfsleven op grond van de crisis aangewezen op maatregelen waardoor bepaalde voorschriften kunnen worden bijgesteld. Hij is de CCR dankbaar dat zij openstaat voor deze problematiek.

De heer WOEHRLING stelt voor gebruik te maken van de "hardheidsclausule" om tijd te winnen en op noodsituaties te kunnen reageren. Als het gaat om een structurele herziening van de bepalingen mag men niet vergeten dat de CCR niet meer "alleen" werkt, maar de regelgeving voor de Rijn steeds parallel aan de communautaire voorschriften moet worden gewijzigd.

De heer KESTER, die aan de bespreking over de hardheidsclausule heeft deelgenomen, bericht dat op de vergadering van 10 september 2009 de conclusie getrokken werd dat bij deze problematiek met name ook de cumulatieve gevolgen van een aantal bepalingen zouden moeten worden onderzocht. De daarmee verbonden administratieve rompslomp zou zo beperkt mogelijk moeten blijven. Hij stelt vast dat iedereen het er in principe over eens is dat de hardheidsclausule zou moeten kunnen worden toegepast en de discussie over de inhoud van bepaalde technische voorschriften heropend zou moeten worden. De Technisch-Nautische Commissie van de ESO en EBU komt op 28 oktober bijeen en zou dan kunnen vaststellen, met welke aspecten rekening zou moeten worden gehouden.

SF: Ik heb ook in het eerste betoog al aangegeven dat de ASV geen vertrouwen heeft in de hardheidsclausule,

Mevrouw BECKSCHÄFER vestigt er de aandacht op dat veel particulieren met het probleem zitten dat hun banken een financiering weigeren. Zij zijn bang daardoor niet van de uitzonderingsregelingen te kunnen profiteren. Sommigen hebben daarom geprobeerd, de verlenging van het certificaat nog in 2009 te regelen. Wat dit betreft zou er meer duidelijkheid moeten komen.

De heer MATHIEU bedankt de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven dat zij hun problemen naar voren hebben gebracht. Het lijkt erop dat er sprake is van een consensus, maar er moeten wel nog enkele praktische modaliteiten worden geregeld. In de komende dagen zal er tussen de Rijnsoeverstaten overleg plaatsvinden om te komen tot een procedure die zo eenvoudig mogelijk is. Het is belangrijk, in de Rijnsoeverstaten en op Europees vlak dezelfde regelingen te treffen, zodat er geen verschillen ontstaan. *SF: Voor wat betreft de hardheidsclausule in verband met de crisis is dit ook goed gelukt. Maar verder blijft het erg stil*

De heer FEIERABEND is van mening dat de ondernemers de financiële mogelijkheden van hun onderneming zelf het beste kunnen beoordelen. Door de uitzonderingsregeling zullen de werkzaamheden alleen worden uitgesteld: de ondernemers zullen er niet eeuwig onderuit komen. Het gaat er nu om dat zij uitstel krijgen.

6. Actuele sociale aangelegenheden: Toekomst van het Verdrag betreffende de Sociale Zekerheid van Rijnvarenden, gebruik van personeelbemiddelingsondernemingen in de binnenvaart, initiatieven op het gebied van de arbeidsvoorwaarden

De heer WOEHRLING legt uit dat het Rijnvaartregime, dat gebaseerd is op een in 1979 ondertekende overeenkomst, en het communautaire regime, dat op een communautaire verordening uit 2004 gebaseerd is die in 2010 van kracht wordt, op dit moment naast elkaar bestaan. Oorspronkelijk is men ervan uitgegaan dat de regeling voor de Rijn door de communautaire verordening zou kunnen worden vervangen. Op een gegeven moment is het echter duidelijk geworden dat deze oplossing niet tevredenstellend is.

Mevrouw TOURNAYE geeft een (Powerpoint-)presentatie waarin zij de hoofdkenmerken van de rechtsgrondslag van het sociale zekerheidsstelsel voor Rijnvarenden en de daarmee samenhangende problematiek beschrijft.

Zij legt uit dat de nationale autoriteiten het Rijnvaartverdrag na het van kracht worden van de communautaire verordening 883/2004 in eerste instantie wilden beëindigen. De sociale partners hebben echter vraagtekens bij deze benadering geplaatst en op een aantal problemen gewezen die op grond van deze algemene, niet speciaal op de binnenvaart gerichte verordening zouden

gaan ontstaan. De betrokken staten hebben toen gehoor gegeven aan de argumenten van de sociale partners en de wens geuit, het Rijnvaartverdrag te behouden, totdat op communautair niveau adequate voorschriften voor de binnenvaart zouden worden uitgevaardigd. Er werd afgesproken dat de staten de EC een brief zouden doen toekomen met het verzoek, het Rijnvaartverdrag in bijlage 2 van de communautaire verordening op te nemen, zodat het ook in de toekomst nog van toepassing blijft. De opname in de verordening zal wel de nodige voeten in de aarde hebben en als de voorschriften van het Rijnvaartverdrag over de bepaling van het toepasselijke recht geldig moeten blijven, zullen de sociale partners druk op de ketel moeten zetten. Deze maatregel biedt echter alleen een tijdelijke oplossing. Er moet uiteindelijk een definitieve en geharmoniseerde oplossing voor de gehele Europese binnenvaart worden gevonden. Het secretariaat van de CCR stelt voor, een ad hoc-groep van vertegenwoordigers van erkende groeperingen van de sociale partners op Europees vlak, samen met regeringsvertegenwoordigers van de ministeries van verkeer en sociale zaken van de CCR-lidstaten en waarnemerstaten in te stellen, die de problematiek zou moeten belichten.

De heer VELDMAN wijst erop dat deze kwestie de sociale partners veel zorgen baart. Hij vindt een bijeenkomst van deskundigen zinvol, aangezien hier met veel verschillende aspecten rekening moet worden gehouden, als men een adequate oplossing wil vinden. Vooral de voorschriften voor de bepaling van het toepasselijke recht, zijn wat dit betreft zeer belangrijk. Volgens de nieuwe communautaire verordening geldt het recht van de staat waar het arbeidscontract werd gesloten en het recht van de staat waarin zich de woonplaats van de werknemer bevindt. Voor bepaalde sectoren zijn er al multilaterale overeenkomsten gesloten die uitzonderingen op deze voorschriften voorzien.

Volgens mevrouw BECKSCHÄFER is het grootste probleem dat de sociale zekerheid volgens de regeling voor de Rijn gekoppeld is aan de staat waar de onderneming gevestigd is die het schip exploiteert, terwijl volgens de nieuwe communautaire verordening wordt uitgegaan van de staat waar de werknemer zijn woonplaats heeft. Voor de binnenvaart zijn deze bepalingen problematisch, aangezien de arbeidsplaatsen in deze sector mobiel zijn. Als bepaald moet worden, welk sociaal zekerheidsstelsel van toepassing is, komen er resultaten uit de bus die vaak een kwestie van toeval zijn. Met name in West-Europa liggen de zaken niet zo simpel, omdat het schip in verschillende landen onderweg is en de bemanning uit verschillende landen afkomstig is. Het gevolg is dat er binnen één enkele bemanning een ongelijke behandeling gaat ontstaan. Met name voor de particuliere schippers is een dergelijke situatie moeilijk te beheren. De communautaire verordening houdt niet voldoende rekening met de specifieke behoefte van de binnenvaart. Zij vraagt zich af of er in de binnenvaartstaten geen regelingen getroffen kunnen worden op basis van artikel 16 van de communautaire verordening, dat uitzonderingen mogelijk maakt op het toepassingsgebied zoals vastgesteld in de artikelen 11 tot en met 15. Zij verklaart uit naam van de ESO dat deze organisatie bereid is, aan het overleg in de voorgestelde ad hoc-werkgroep deel te nemen.

De heer BRAMLEY stelt vast dat de nieuwe communautaire verordening en de regeling voor de Rijn tegenstrijdig zijn. Ook de wegvervoerders zijn, ofschoon nogal laat, erachter gekomen wat de gevolgen van deze nieuwe verordening zijn. Hij denkt dat bij de totstandkoming van de verordening de gevolgen niet van tevoren onderzocht zijn. Hij steunt het initiatief van een ad hoc-groep, waar volgens hem ook vertegenwoordigers van de EC bij betrokken zouden moeten worden.

De heer WOEHLING voegt toe dat er in het kader van het CASS op gewezen is dat het criterium voor de toewijzing aan een sociaal zekerheidssysteem niet de plaats van de zetel van de onderneming kan zijn, maar de plaats moet zijn waar de onderneming daadwerkelijk zijn bedrijfsactiviteiten uitoefent.

7. Binnenvaart en de reductie van de emissie van broeikasgassen

De heer PAULI houdt een (Powerpoint-)presentatie over dit onderwerp. Hij licht toe dat dit punt op de agenda samenhangt met de follow-up van het congres van juni 2009 over de klimaatverandering en de gevolgen daarvan voor de binnenvaart. Eind september 2009 heeft de EC een voorstel gedaan voor een heffing op CO₂-emissies.

De IMO heeft een rapport uitgebracht over de emissies in de zeevaart. Een dergelijk rapport bestaat nog niet voor de binnenvaart. Deze lacune moet worden verholpen. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het potentieel voor een verlaging van de CO₂-uitstoot in de binnenvaart (in bepaalde gevallen) tussen de 25 en 50 % ligt.

Wat de heffing op CO₂-emissies betreft, is er een wijziging van richtlijn 2003/96/EG over de heffingen op energieproducten en de invoering van nieuwe heffingen per 1 januari 2013 voorgesteld, wat als zeer ambitieus moet worden beschouwd. De EC stelt een heffing van 30 euro per ton CO₂ voor, hetgeen overeen zou komen met 8 cent per liter gasolie. Vooralsnog is voorzien dat de binnenvaart van deze heffing zou worden vrijgesteld.

Er zijn echter ook alternatieven voor een heffing op de CO₂-uitstoot. In Europa is er bijvoorbeeld een stelsel voor de handel met CO₂-emissiecificaten, dat men nu tot het luchtvervoer wil uitbreiden en dat ook voor de binnenvaart zou kunnen gaan gelden. De voorstanders van dit systeem leggen er de nadruk op dat het veel impulsen geeft. Het systeem is echter zeer complex. Voor het wegvervoer is een ander systeem voorzien, namelijk dat personenwagens niet meer dan 120 g/km CO₂ zouden mogen uitstoten. Hoe dit doel in technisch opzicht bereikt zou moeten worden, is nog niet vastgelegd. Een dergelijk systeem is echter veel minder ingewikkeld dan het stelsel van de handel in emissierechten.

De heer PAULI zegt dat volgens hem ook in de binnenvaart de CO₂-emissie op middellange of lange termijn teruggeschroefd moet worden. Dit zou met behulp van nieuwe technologie ook haalbaar moeten zijn. Vermoedelijk hebben de maatregelen voor een optimalisatie van de scheepsexploitatie, die de schippers vrijwillig hebben getroffen, al tot een vermindering van de CO₂-uitstoot geleid. Als men denkt aan regelgeving, dan is een CO₂-heffing waarschijnlijk de meest doeltreffende aanpak. Voor de binnenvaart zou deze maatregel nog niet zo slecht zijn, omdat het brandstofverbruik duidelijk lager ligt dan dat van de andere vervoersdragers. Aangezien deze kwestie vroeg of laat zal gaan spelen, is het zinvol als overheden en bedrijfsleven nu al voorstellen voor de binnenvaart gaan voorbereiden.

Mevrouw FLUITSMA stelt voor de gevolgen van eventuele maatregelen zorgvuldig te onderzoeken. Om te beginnen moet geprobeerd worden de totale omvang van het transport in Europa, ook al leeft de binnenvaart hiervan, terug te dringen en een allesomvattend vervoersbeleid tot stand te brengen. De geplande heffing zal niet tot minder vervoer leiden; men zou eerder moeten denken aan positieve maatregelen, dus een beloning in plaats van een bestraffing. Krachtigere motoren gebruiken meer brandstof. Het zou ook zinvol zijn, als er ter plekke gebunkerd zou kunnen worden, zoals dat ook in Nederland het geval is, zodat het vervoer van brandstof per vrachtwagen kan worden vermeden.

SF: *dit is onduidelijk: ik heb gezegd meer euro's op de gasolieprijs helpt natuurlijk niets want dan wordt die gasolie voor iedereen gewoon duurder maar daar ga je echt geen reis voor laten schieten. Maar dat je nergens witte gasolie kan bunkeren houdt goed willenden wel tegen.*

ik heb gepleit om goed te kijken naar wat bepaalde maatregelen eigenlijk opleveren. Bijvoorbeeld: als je eisen stelt aan manoeuvreerbaarheid zoals met een geladen schip 13 km per uur kunnen lopen dan moet je dus een zwaardere motor zetten en ben je in principe al minder milieuvriendelijk bezig.

Deze overwegingen zouden ertoe moeten leiden dat wij ons gedrag aanpassen.

De heer HEIDENSTECKER wijst erop dat de prestatie van de binnenvaart in tonkilometer per liter gasolie in de laatste jaren door de invoering van nieuwe types scheepsschroeven, samen met de gewijzigde scheepsvorm en de hogere snelheid duidelijk is toegenomen.

De heer PAULI reageert hierop en zegt dat men door de technische vooruitgang en het feit dat het vervoer op de Rijn relatief constant gebleven is, ervan uit kan gaan dat de CO₂-emissie op de Rijn minder geworden is. In het wegvervoer hebben technische maatregelen al sinds langere tijd tot een daling van het brandstofverbruik geleid. Daarom bestaat daar ook niet meer zoveel speelruimte. In de binnenvaart waren de brandstofkosten laag, zodat er weinig animo was alle denkbare mogelijkheden te benutten.

8. Informatie over de tenuitvoerlegging van het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart

De heer VAN DER WERF wijst op de workshop van 5 en 6 november 2009. Tijdens deze bijeenkomst zullen alle facetten van het CDNI worden toegelicht. Het Verdrag zal op 1 november 2009, na de neerlegging van de ratificatieakte door België, van kracht worden.

9. Diversen en toekomstige stappen

De heer HEIDENSTECKER vraagt hoe de CCR de verwijdering van 500 km oeverversterking langs het Duitse gedeelte van de Rijn ziet.

De heer PAULI wijst op de Kaderrichtlijn Water, die voorschrijft dat alle waterlichamen een tevredenstellend ecologisch niveau of potentieel moeten bereiken. Dit vormt daarom een onderdeel van het werkprogramma van de CCR en wordt door het Permanent Technisch Comité met de nodige aandacht gevolgd. In Duitsland zou normaalgesproken een coördinatie tussen de milieu instanties en scheepvaartautoriteiten moeten plaatsvinden. Men mag er daarom van uitgaan dat er geen negatieve gevolgen voor de binnenvaart zullen zijn. De autoriteiten zullen zeker geen risico's voor de bevolking of voor het verkeer toelaten. Eén en ander hangt ook samen met de Habitatrichtlijn, waarin bepaalde segmenten van de Rijn tot beschermd gebied zijn verklaard. Vooralsnog zijn er voor de Rijnvaart geen negatieve gevolgen vastgesteld. De Duitse overheid waakt erover dat milieumaatregelen en het gebruik van de waterweg onder één noemer worden gebracht. Op Europees vlak worden op dit moment in werkgroepen richtsnoeren opgesteld. De CCR neemt actief deel aan deze werkzaamheden om de belangen van de binnenvaart te behartigen.

De heer WOEHRLING bedankt alle deelnemers voor hun deelname en benadrukt dat voorstellen ter verbetering van de discussie in het kader van deze conferentie, welkom zijn.

SF: Nota bene

Al met al leek er een uitnodiging aan een ieder te liggen mee te denken over hoe het nu verder moet gaan betreffende CCR regelgeving die zo'n struikelblok vormt voor de oudere en vooral de kleinere schepen.

Daarop heeft de ASV een voorstel brief aan de CCR ingebracht in de ESO-Raad, daar wilde men de brief van de ASV niet overnemen maar via het NTK tot oplossingen komen. Omdat er een oprechte uitnodiging leek te liggen vanuit de CCR om met voorstellen te komen betreffende deze problematiek heeft de ASV zelfstandig een brief geschreven aan de CCR. Die doet echter alleen zaken met de ESO blijkt uit de reactie vanuit de CCR.

In deze brief heeft de ASV het volgende geschreven

- *keer terug naar de situatie zoals die was voor 2003: alleen aan de eisen voldoen bij omver- of nieuwbouw*
- *of maak een simpele procedure waarbij er sprake is van een plafond aan de investeringen zoals nu bij de crisismaatregel hardheidsclausule.*

Nu ligt er een brief van de ESO met dezelfde strekking.

Dat betekent dat alle organisaties uit de verschillende landen binnen de ESO vinden dat het zo echt niet verder kan gaan, wil men niet een essentieel deel van de (kleinere) binnenvaart gaan verliezen aan vervoer over de weg. De ASV sluit zich dan ook van harte aan bij deze brief.

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

Met vriendelijke groet,

*Sunniva Fluitsma
Vice-voorzitter ASV*

Kort verslag van het W.B.R. overleg

op 31 aug. 2010, ditmaal op de locatie Futureland dat is het bezoekers centrum voor Maasvlakte 2.

Van af 12,00 uur kregen de leden van de W.B.R. een rondleiding in Futureland over de bouw en uitvoering van de Maasvlakte 2. In 2013 worden de eerste zeeschepen verwacht en in 2030 moet alles klaar zijn.

Om 15,00 is het overleg begonnen.

Naar aanleiding van de vele klachten over het gebruik maken van de walstroom aansluitingen, o.a. de aardlekschakelaar op nieuw bouw schepen, het niet mogen gebruiken van lossen aansluitsnoer op A.D.N.R. schepen, de hoge klw .uur prijs die onlangs is verhoogd, het soms niet aanwezig zijn van een elektromonteur van Eneco met het weekend. Er is een werkgroep voor de walstroom die al deze klachten gaat bespreken met Haven Bedrijf Rotterdam.

Zolang deze werkgroep nog in onderhandeling is adviseer het H.B.R de schipper om zo veel mogelijk van de aansluitingen gebruik te maken, maar gaat dat niet dan wordt er niet gehandhaafd dus geen verbaal.

In de Staatscourant heeft gestaan dat in 2013 de snelheid van binnenschepen op verschillende vaarwateren rond Rotterdam niet hoger mogen zijn dan 13 Km. per uur over bodem van het vaarwater te meten. De zeevaart is daar van uitgezonderd en de duwvaart krijg ontheffing boven windt kracht 7 BF.

De W.B.R. heeft bezwaar gemaakt tegen deze beslissing, deze regeling is door het Marin en het H.B.R. tot stand gekomen zonder daar de W.B.R. dus het bedrijfsleven om advies te vragen.

Schepen zonder kegel maar wel met een A.D.N.R. certificaat mogen op kegel plaatsen gaan liggen voor drogen lading schepen met kegel dit mag alleen in de havens ten oosten van de Waalhaven.

Er komen alleen nog wachtplaatsen bij overslag bedrijven dus geen ligplaatsen meer.

Ligplaatsen zijn voorzien van afloopmogelijkheid, evt. stroomaansluiting, en vuilnisbakken.

Wachtplaatsen zijn alleen maar wachten op overslag en soms afloop mogelijkheid, meer niet.

Er zal gekeken worden naar nog meer plaatsen waar spudpalen gebruikt mogen worden.

Wij hebben gevraagd wijs maar plaatsen aan waar het niet kan, grote werkvaartuigen o.a. (bokken) ankeren ook in de hele haven

1 jan. 2011 kom er een nieuw binnenhavengeld beleid, er zijn verschillende voorstellen gedaan o.a. betalen over de ingeladen tonnen, in de stad dus de ligplaatsen goedkoper, bij de overslag gebieden de wachtplaatsen duurder, een korter briefje b.v. één dag is ook voorgesteld.

De C.B.R.B. en Deltalings zitten bij het havengeld overleg de rest van de W.B.R. niet.

Het A.I.S. systeem wordt niet gebruik voor het havengeld te controleren is gezegd

In de vorige vergadering heb ik gevraagd om ontheffing te krijgen voor het gebruik maken van de schroef bij boord aan boord overslag dit ter verkomen van schade bij het voor of achterschip van een zeeboot . De bunker tankschepen hebben daar een regeling voor.

Het H.B.R. kom daar nog op terug.

Volgende vergadering is op 16 nov.2010.