



NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

Inhoud Nieuwsbrief oktober 2011

Voorwoord

Verslag ledenvergadering 24 september 2011

Rede

Toelichting laad en lostijden

Publicaties

Taalbarrière

TIPP Terugvragen

Kleine schepen rapport

Laad en lostijden België

Reactie op Kabinetsreactie Witboek Vervoer

Aanmeldingsformulier

Voorwoord

Zoals de meeste lezers van de ASV nieuwsbrief niet ontgaan zal zijn is er een rapport over het behoud van het kleine schip gepresenteerd, en is er een congres over gehouden. Daarover zult u verder in de nieuwsbrief het een en ander aantreffen.

Het hoge woord is er dan uitgekomen tijdens de presentatie van een goede toekomst voor het kleine schip. De conclusie lijkt te zijn: Wie een kuil graaft voor een ander valt er zelf in.

De branche is akkoord gegaan met eindigheid van de overgangsbepalingen maar waarom? Misschien omdat wij bang waren dat de oost Europeanen een bedreiging op de vrije markt zouden zijn?

Dan zijn we daar nu de hele de tijd mee bezig; uit ons eigen gegraven gat te klauteren.

Een soort van zwarte bladzijde van de binnenvaart.

“Samenwerken” roept iedereen, en dus ook Kees de Vries. Dan gaat het allemaal goed komen. Maar dacht je nu echt dat we allemaal zomaar lid worden van de ELV of een ander samenwerkingsverband? Je hebt er vertrouwen in zeg je. Ik niet.

In het witboek staat dat de tarieven in de binnenvaart niet realistisch zijn, dus je mag over tarieven praten. Nu mag jij het proberen of was dit het?

Zonder tarieven vaart niemand wel, hoe positief je ook bent. Daar moet nu eindelijk eens structureel verbetering in komen.

Ik lees over een voorstel van de heer Slotema van de EVO, omarmd door de heer de Vries (Schuttevaer) om een soort ondergrens in te stellen van een aantal kleine schepen. De rest zou kennelijk mogen verdwijnen. Wat een onzalig plan.

Hoor ik niet spreken over imagoverbetering? Hoe moet dat met ons imago als we geen vervoerszekerheid meer kunnen bieden? Heeft de heer Slotema al eens in de omgeving van Reims gekeken? Dan had hij kunnen zien wat er gebeurt als er geen vervoerszekerheid meer is. Al dat werk dat eens per binnenschip is vervoerd gaat nu per trein.

Ondertussen worden de haarvaten van de vaarwegen steeds minder bevaren, niet alleen in Nederland maar zeker ook in Frankrijk. Het is het sneeuwbaaleffect dat maakt dat de kanalen daardoor gaan sluiten. Hier niet op ingrijpen zorgt dat we een toekomst afsluiten.

Maar...misschien vindt de heer Slotema dat wel helemaal niet zo erg?

Dat de EVO een ander belang heeft dat weten we ondertussen wel, maar dat degenen die de schippersbelangen zeggen te vertegenwoordigen daar zo klakkeloos in mee gaan geeft extra te denken. Wij lezen oproepen dat de ASV zich vooral NIET moet aansluiten bij de binnenvaartunie. Ook niet-leden missen dan dat andere geluid. Dat kunnen wij toch niet negeren?

Willem Stam.

Ps het zou de Europese industrie sieren als zij meer per flexfleet zouden vervoeren naar de haarvaten. En niet in de vrachtwagen gooien want op plaatsen waar kleine schepen laden en lossen nemen zij het werk mee, ook voor onrealistisch tarieven.

Verslag ledenvergadering 24 september 2011

1. Opening

Om 13.05 opent de voorzitter Willem Stam de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

Er wordt een moment van stilte in acht genomen voor degene die zijn overleden.

De voorzitter leest het verhaal voor van Sunniva Fluitsma met daarin onder andere een opsomming van wat de ASV de laatste tijd allemaal heeft gedaan.

2. Goedkeuring agenda

Het verslag van de vergadering over het kleine schip van vrijdag 23 september komt na de mededelingen.

3. Goedkeuring verslag

Op pagina 3 staat dat de vergadering om 13.00 uur begon, dat moet zijn 10.00 uur.

Verder zijn er geen opmerkingen.

4. Mededelingen.

Sunniva en David zijn in Sete, Zuid Frankrijk

Bouke Veltman kon ook niet komen

Paul Markusse is op Texel.

Jannes Ooms had ook geen tijd.

De ASV en NZ hebben gezamenlijk een brief gestuurd naar allerlei instanties in Frankrijk over de slechte toestand van de Franse vaarwegen. De brief is aangekomen en als er aanleiding toe is wordt er actie ondernomen.

Op 10 oktober is er overleg met het ministerie over de ROSR eisen. Bouke Veltman en Ger Veuger zijn bij 3 sessies geweest over het nut van de eisen en de kosten die het met zich mee brengt. Daar aan voorafgaand hebben David Twigt en Sunniva Fluitsma aan boord van de Franto al een uitgebreid gesprek gehad met V+K waaruit de eerste opzet van de problematiek vastgesteld is. Het rapport is klaar en we zijn uitgenodigd voor een overleg. G.V. zegt dat het rapport nog niet binnen is en dat we er achteraan moeten om het rapport zo snel mogelijk in handen krijgen. (het ministerie geeft pas vanaf 4 oktober de betreffende stukken vrij via de site) Er was veel overeenstemming bij de binnenvaartbonden maar het ministerie is nog steeds bezig te bepalen in welke zin ze het rapport als zodanig over willen nemen. (of alles is overgenomen is de vraag.)

Jo Fricke zegt dat hij stopt met de WBR, hij is nu 74 jaar oud en heeft 26 jaar voor de ASV in het WBR gezeten. J.F. zegt dat hij het altijd graag heeft gedaan maar is de feeling met de Rotterdamse haven een beetje kwijt. Hij is begonnen in het WBR omdat hij uit Rotterdam komt en bijna alle havens in de stad wel heeft kent. Tegenwoordig gaat het bijna alleen nog maar over het Europoortgebied. De vraag is of er iemand de taak van J.F. wil overnemen, daar is even niemand voor te vinden. J.F. gaat op zijn laatste WBR vergadering het mailadres van onze voorzitter doorgeven en vragen of het WBR ons op deze manier op de hoogte wil houden. J.F. neemt nog even door wat er de laatste vergadering is besproken.

Dordrecht en Rotterdam werken samen het is nog niet helemaal optimaal maar daar wordt aan gewerkt. Je kunt nu met je havenbriefje van Rotterdam ook op de meeste plaatsen in Dordrecht liggen. Moerdijk wat altijd onder Dordrecht valt zit nu niet bij Rotterdam / Dordrecht. Er zijn ook nog problemen met het drinkwater, in Rotterdam is het gratis en in Dordrecht liggen de waterboten tegen de kant, er zijn twee partijen bezig om de waterboten over te nemen. Nu kunt je alleen water bestellen maar dat is duur of laden bij een bunkerstation. De binnenvaartorganisaties wachten de ontwikkelingen nog even af. Ook in Dordrecht is er nu een brengplicht voor het havengeld net als in Rotterdam.

Verslag toekomst klein schip.

Jos Evens en Ger Veuger zijn bij het overleg geweest.

G. V. doet verslag, EICB is een bureau voor innovatieve oplossingen voor het behoud van het kleine schip. De ASV was in eerste instantie niet uitgenodigd voor het onderzoek. De ASV kreeg het rapport niet via de officiële weg. Toch heeft Sunniva Fluitsma punt voor punt gereageerd namens de ASV op het rapport. Nu is er een nieuw rapport, er zijn veel (weglaten) dingen veranderd in het rapport

vermoedelijk naar aanleiding van het commentaar van de ASV (zie nieuwsbrief). Er moet nog veel gebeuren om de kleine binnenvaart te behouden maar daar is dit rapport niet op gebaseerd. Wel was er een uitleg over de Q-barge, een verhaal van Anton van Meegen. Het zijn bakjes van 45 x 5,80 meter. Ze gaan per 2 of per 4 varen met een duwboot erachter. Het zijn bakjes zonder gangboorden, maar dat de SI dat goed keurt. Het proefmodel voldeed niet en er moet ook een sterke motor komen om er nog een beetje gang in de bakjes te krijgen. Alleen het onderzoek wordt gesubsidieerd, de bakjes moeten natuurlijk zelf worden bekostigd. Moet nog zien of het wat gaat worden. Ook was er een presentatie van Henk Schippers van de ELV over samenwerken.

5. Transitiecommissie.

Ger Veuger doet verslag

Het liefst zou men zien dat de ASV op gaat in het transitiecommittee. Het ministerie vindt dat vooral makkelijk omdat men dan met minder groeperingen te maken heeft. Wel lijkt het er op dat men begrijpt dat de ASV daar niet bij gebaat is. Wij willen dat er een regeling komt om de inkomenspositie van de schipper te verbeteren maar men wil dat de markt zijn werk doet. Kantoor Binnenvaart wil ook transparantie van de markt net als de ASV, maar de definitie van transparantie lijkt erg verschillend te zijn. Het is te hopen dat men gaat inzien dat er markttransparantie moet komen om de binnenvaart te redden maar dat moeten we nog maar zien. De ASV wil wel samenwerken maar alleen als dat in het belang is van de schippers en niet zodanig dat we de eigen inbreng opgeven.

6. Laad en lostijdenbesluit.

Roel Boermann neemt het laad en lostijdenbesluit door, de grootste veranderingen zijn dat er nu word gerekend in uren en niet meer in dagen en dat het overliggeld verhoogd is. De nieuwe regeling wordt niet veel gebruikt mede omdat de binnenvaart geen macht heeft om dit af te dwingen, het ministerie bleek daar heel verbaasd over, en dachten dat dit nu voor alle bevrachtingen zou gelden. De ASV heeft meegedeeld dat de reden waarom de EVO hier zo op aangedrongen is echt niet is omdat men wil dat wij beter betaald krijgen maar omdat deze regeling na 2 jaar ten einde loopt . De regeling loopt 2 jaar en dan is er helemaal geen regeling meer en moet men voor elke reis opnieuw onderhandelen over deze zaken. Ook in België en Frankrijk zijn nieuwe regelingen, deze worden in de Nieuwsbrief en op de website gezet.

7. Witboek

Het Witboek is de Europese visie op het gehele voervoer in Europa. In het nieuwe Witboek staat dat er meer vervoer van de weg naar het spoor en het water moet. Er moet efficiënter worden vervoerd dus minder leeg rijden. Het lijkt erop dat Europa het goed voor heeft met de binnenvaart. Nederland heeft zijn visie gegeven op het nieuwe Witboek en dat word je minder positief. J.E. zegt dat men de doelen die in 2050 gehaald moeten worden wil bereiken door vernieuwen en vergroten en dat werkt niet in de praktijk. De kleine binnenvaart is de grootste concurrent van de vrachtwagen en zou dus meer gestimuleerd moeten worden en niet met allerlei eisen moeten worden geconfronteerd. Ook staat er in het Witboek dat alle (maatschappelijke!) kosten doorberekend moeten worden in de prijs die men voor vervoer betaald (milieu, veiligheid etc.) De Nederlandse staat is daar niet zo enthousiast over, zeker niet als men wil beginnen bij het doorberekenen van de extra schade die vervoer over de weg oplevert. Het milieu moet minder worden vervuild daarom moet er 50% van het wegvoervoer naar het spoor en het water, dat gaat niet lukken met het huidige vervoersbeleid. Om het leeg rijden en varen tegen te gaan zou het vervoer duurder moeten worden gemaakt. Zolang het vervoer bijna niets kost blijf je dat leeg rijden en varen houden. Word het vervoer duurder dan gaat men wel efficiënter vervoeren. Nederland is tegen belasting op het vervoer omdat Nederland een vervoersnatie is. Het voordeel van een doelstelling is dat je in ieder geval je best moet doen om dit te halen. Nederland schuift het de doelstelling van 50% van weg naar rail en water van tafel. We moeten proberen de Nederlandse overheid op zijn verantwoordelijkheid te wijzen om zich aan het Witboek te houden. Ook de externe kosten zouden moeten worden doorberekend en dan komt de binnenvaart veel beter naar voren. Maar de lobby van het wegvoervoer is veel sterker. Er moet nog veel veranderen op Europees vervoersbeleid.

8. Frankrijk

In de inleidende brief van S.F. die de voorzitter heeft voorgelezen is al veel genoemd van wat er allemaal in Frankrijk speelt. We zijn uit de ESO maar proberen toch onze weg te vinden naar de verschillende instanties, dat lukt tot op heden aardig. We krijgen over het algemeen weinig antwoord terug, wat in de ESO ook al zo was. J.E. zegt dat je wel je mening mag geven maar er wordt over het algemeen weinig mee gedaan. De mening van de kantoorbonden wordt als leidraad gezien. G.V. zegt

dat we wel aan het ministerie hebben gevraagd of men onze mening nog wel wil horen. Dat wil men graag omdat wij nog wel eens een ander geluid laten horen maar de politieke mogelijkheden zijn met dit kabinet beperkt dus zullen we nog wel even moeten doorgaan met het verkondigen van onze mening. Op het ministerie is ook veel minder kennis dan voorheen, dat komt omdat er veel minder mensen op het ministerie zijn die steeds meer moeten doen. Ook komen er steeds weer nieuwe mensen.

9. wat verder ter tafel komt.

De ASV is het eens met de bijdrage van 7.50 euro aan het SAB voor het inzamelen van afgewerkte olie en bilge. G. V. in de jaren 80 is met daar over begonnen te denken. Wanneer je individueel moet betalen voor afvalwater dan wordt het voor sommige van ons te duur en dan gaat men het overboord pompen. Dat is natuurlijk niet goed voor de bedrijfstak. Vandaar dat men heeft bedacht om het gezamenlijk te gaan betalen. De ASV is een voorstander van deze regeling.

10. Sluiting

De voorzitter Willem Stam sluit de vergadering om 17.15 bedankt de aanwezigen en wenst een ieder een behouden thuiskomst.

Rede najaarsvergadering

Beste allemaal,

Het spijt me ontzettend dat ik afwezig moet zijn op dit overleg. Terwijl u allen zit te zwoegen op een vergadering die het schippersbestaan moet ondersteunen zitten wij in het, hoop ik, zonnige zuiden.

Omdat u, als leden uw vertrouwen in mij heeft uitgesproken als bestuurslid vind ik dat ik verantwoording aan u af moet leggen voor mijn activiteiten de afgelopen periode.

Omdat ik fysiek niet aanwezig kan zijn doe ik het op deze wijze.

Anderen die namens het bestuur of voor de denktank actief zijn zullen de onderwerpen aan de orde laten komen.

Daarvoor zeg ik bij voorbaat mijn hartelijke dank. Zonder de denktank zouden wij niet meer kunnen functioneren. Een aantal mensen hebben zich bijzonder ingezet voor de belangen van de schippers uit naam van de ASV, zij hebben dat op overtuigende wijze gedaan. Dat geldt voor de overleggen waar zij deel van uit gemaakt hebben, maar ook voor het becommentariëren van stukken.

Ik weet dat het heel gevaarlijk is namen te noemen. Alsof anderen minder waardevol zijn. Dat is niet de bedoeling. Dus wil ik hierbij niemand tekort doen maar kan ik het toch niet laten mijn grote waardering uit te spreken voor een aantal denktankleden die voor ons in de afgelopen periode van wezenlijk belang zijn geweest. Zoals Ger, Jos en Bouke die op essentiële momenten aanwezig konden zijn bij belangrijke overleggen.

De afgelopen periode is er veel gebeurd.

Samenvattend zou je kunnen zeggen dat de ASV op veel fronten wordt benaderd en serieus genomen wordt. Tegelijkertijd, en misschien heeft dat wel met elkaar te maken, wordt de ASV op andere fronten buiten spel gezet. Tenminste, dat probeert men. Hier ga ik later verder op in.

Wat hebben wij gedaan?

We proberen op diverse manieren in ieder geval “de binnenvaart” te laten leven in Nederland.

Want we merken dat niemand de binnenvaart kent en dus gebeuren er een hoop zaken zonder dat er ruchtbaarheid aan gegeven wordt.

Dus zijn we betrokken geweest bij radio en TV:

Wij zijn benaderd door RTV Noord-Holland om voor radio en televisie duidelijk te maken wat er mis is met de (kleine) vaarwegen in Noord-Holland.

Naar aanleiding daarvan hebben we wederom een enorme lijst met op- en aanmerkingen naar de diverse organisaties zoals Schuttevaer gestuurd.

We hebben een overleg met de SP gehad over hoe wij als binnenvaart bij de leden van de SP meer bekendheid kunnen krijgen. Want als niemand van onze situatie weet komen er ook geen veranderingen.

Resultaat: een groot artikel in het ledenblad van de SP over de bedreigingen van de binnenvaart.

De Volkskrant heeft een groot artikel geplaatst over de bedreigingen van de kleine binnenvaart. Daar heb ik namens de ASV op gereageerd. Dat blijkt ongeveer iedereen gelezen te hebben.

De overleggen die hebben plaatsgevonden zijn geweest met

- 1) de heer Kraayenveld van het transitiecomité .

Samen met Willem hebben we daar duidelijk gemaakt dat wij heel graag samenwerken maar dat de samenwerking met de kantoorbonden ernstig gefrustreerd is. Dat was hem ook wel duidelijk. Onze insteek is, we gaan de ASV niet opheffen en op in het grote geheel. Maar wij zouden zelf op veel fronten wel willen samenwerken.

Tegelijkertijd hebben wij de heer Kraayenveld erop gewezen dat zijn functie ontstaan is uit de gevolgen van de crisis in de binnenvaart. Wij spraken uit niet te verwachten dat een Transitie committee ook maar iets zou helpen aan de economische positie die de schippers innemen in deze crisissituatie. Hij erkende dat.

Al met al een prettig gesprek waarbij hem duidelijk werd dat wij wat genuanceerder zijn dan anderen hem hebben doen geloven.

2) **Het ministerie**

David, Jos, Ger en ik (Sunniva) getogen gevierden naar het ministerie. In tegenstelling tot de vorige keer was men in het geheel niet verbaasd over onze grote delegatie. Het was een uitermate open en prettig gesprek waarbij het duidelijk was dat de mogelijkheden om op onze wensen in te gaan beperkt zijn, maar dat men wel graag wil weten wat de ASV denkt en vindt.

Enkele specifieke onderwerpen:

Het laad- en lostijdenbesluit kwam hierbij onder andere aan de orde. Vooral de wijze waarop het plotseling is ingevoerd. En dat, nadat in een eerder overleg meegedeeld is dat dat niet meer ingevoerd zou worden. Wij weten dat de EVO er speciaal op aangedrongen heeft het nieuwe laad- en lostijdenbesluit toch in te voeren. Sterker, wij hebben inmiddels begrepen dat de EVO via hun lobby, dit doorgedrukt heeft. Wij gaven aan dat de EVO gebaat is bij een regeling die in ieder geval inhoudt dat er over 2 jaar helemaal geen regeling meer is. Daar ging het ministerie naar kijken. Ook zij vonden dit geen schoonheidsprijs verdienen. Vooral niet toen wij zeiden dat bevrachters (soms) weigeren via het nieuwe laad- en lostijdenbesluit werk aan te bieden. Dat kon volgens het ministerie nooit de bedoeling zijn. Wij hebben duidelijk gemaakt dat de EVO en de particuliere schipper over het algemeen een strijdig belang hebben, dus dat als de EVO dit wil er iets anders achter zit dan de schipper een betere beloning geven.

Verder hebben we het natuurlijk over de **CCR eisen gehad**. Het ministerie is bezig met een inventarisatie van de knelpunten maar dat stelt ons natuurlijk niet gerust. Wij kennen het rapport wat daaruit voortgekomen is maar het ministerie neemt dit rapport niet bij voorbaat over. Wij hebben benadrukt vooral de opmerking in het rapport te ondersteunen dat niet elke maatregel afzonderlijk als probleem bekeken moet worden maar dat het de totaalstelling van de maatregelen is die de situatie zo problematisch maakt. Wij hebben als ASV er daarom op aangedrongen de crisismaatregel hardheidsclausule op die wijze voort te zetten met een plafond, waar over gesproken kan worden.

Over de **bedreiging van het voortbestaan van de kleine schepen**, door ons aan de orde gesteld. Hierbij bleek dat er wederom een nieuw actieplan geschreven wordt (nummer 3). Men vond het, net als wij, wel heel erg vreemd dat dit allemaal buiten de ASV om gebeurde. We zijn zelfs niet bij de klankbordgroep betrokken. Inmiddels heeft het ministerie ervoor gezorgd dat de ASV het rapport krijgt, waar we op kunnen reageren, en uitgenodigd wordt op de bespreking daarvan.

We hebben het gehad over de **digitale rondes van het ministerie**

Een voorbeeld hoe het goed werkte was met de ronde over de ontzegging vaarbevoegdheid. Maar bij de andere rondes zien wij niet wat er mee gebeurt (beperking regelgeving), of gebeurt er opeens iets waar niemand wat van weet (laad- en lostijdenbesluit).

Ook de **subsidies** die door het ministerie verstrekt worden werden door ons aan de orde gesteld. Men gaf aan dat de meeste subsidies dit jaar ten einde lopen (maar hoe is dat na de uitkomsten van het rapport behoud kleine schepen?)

Men vroeg ons wat wij vonden van de ophef over de **7,50 per ton gasolie** die je moet betalen vanwege het SAV. Er was net een petitie aangeboden met handtekeningen door andere bonden omdat men vindt dat de inhouding niet evenredig is met de verhouding tot vervuiling ("schoon" schip ten opzichte van "vuil" schip). Wij zeiden dat dit niet onze eerste prioriteit was om actie over te voeren. Als een "vuil" schip zijn vuil kwijt kan en wij (met schone motor) daar een beetje aan mee betalen kunnen wij daar niet wakker van liggen.

Ook hebben wij het ministerie diverse bijlagen gestuurd over de **alleenvaart problematiek** (zie de diverse ASV nieuwsbrieven).

Wat betreft de **crisis (en de hele economische situatie van de schippers)** is duidelijk dat wat de ASV wil (bodentarieven), dat daar geen gehoor aan zal worden gegeven door de huidige politiek. Wij hadden niet anders verwacht.

3) overleg met de heer Kortenhorst.

Wij hebben een overleg gehad in verband met het transitiecomité op het nieuwe, nog in te richten "hoofdkantoor" in den Haag. Er zijn tal van onderwerpen aan de orde gekomen waarbij het gesprek een informeel karakter hield. Tijdens het gesprek bleken veel dingen niet duidelijk te zijn. Met name het standpunt van de ASV in veel zaken. Daarom hebben wij achteraf nog vele stukken nagestuurd. Over de crisis (en wat de ASV ervan vindt), de binnenvaartambassadeur, de CCR regelgeving, het kleine schepen overleg etc.

Dit zijn de zaken waarin ik als bestuurslid de afgelopen periode betrokken ben geweest. Daarnaast zijn er nog andere zaken aan de orde gekomen. Daar zal ongetwijfeld in deze vergadering verslag van worden gedaan. Ook de overleggen die ik hierbij kort weergegeven heb is door anderen bijgewoond die zullen uw vragen kunnen beantwoorden.

Individuele leden

Daarnaast heb ik me nog bezig gehouden met het schrijven van klachtenbrieven voor individuele leden die met diverse problemen geconfronteerd werden. Over het algemeen kunt u die lezen in de nieuwsbrief.

Al met al hebben bestuur en denktankleden weer hun uiterste best gedaan de belangen van de leden te behartigen. Daarbij hebben we het helaas deze periode zonder de geweldige inbreng van Niek moeten stellen. Ik persoonlijk mis hem nog elke dag.

Tegelijkertijd zou ik graag willen dat onze kennis en vaardigheden wat over meerdere mensen verspreid werd. Daarom wil ik hierbij u allen oproepen actief deel uit te maken van onze onoverwinnelijke denktank.

Ik wens u allen een heel vruchtbare, zinvolle en ook hoopvolle vergadering

Ook namens David

Sunniva Fluitsma

NOTA VAN TOELICHTING (laad en lostijdenbesluit)

Algemeen
Doelstelling

Deze algemene maatregel van bestuur strekt ertoe het Besluit laad- en lostijden en overliggelden in de binnenvaart 1991 (hierna: Besluit 1991) te vervangen door een gemoderniseerd en geactualiseerd besluit. Dit nieuwe besluit is van tijdelijke aard om de binnenvaartmarkt de gelegenheid te geven de overstap te maken naar minder bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden.

Het vierde lid van artikel 932 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek geeft een uitputtende opsomming van de onderwerpen betreffende laad- en lostijd en overliggeld, die worden vastgesteld bij algemene maatregel van bestuur. In het Besluit 1991 zijn al deze onderwerpen tot in detail uitgewerkt en – waar van toepassing – financieel en kwantitatief ingevuld. Dit Besluit 1991 wordt door de praktijk van de binnenvaart als verouderd ervaren.

De artikelen 930 tot en met 933 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek zien op de laad- en lostijd en het overliggeld in de binnenvaart. Het betreft hier regelend recht, dat van toepassing is voor zover niet anders tussen partijen is overeengekomen.

Het besluit regelt kort gezegd de verplichtingen van de opdrachtgever jegens de vervoerder inzake de tijd die besteed wordt aan het laden of het lossen van het schip. Voor zover de laad- of lostijd wordt overschreden, is sprake van overliggen (overligtijd), waarvoor de opdrachtgever een schadeloosstelling (overliggeld) is verschuldigd.

Aanleiding voor de wijziging

Het Besluit 1991 stamde uit een tijd dat de overheid nog tarieven voor de binnenvaart vaststelde; sinds de liberalisering van het vrachtvervoer (afschaffing van de toerbeurten) in 1998 heeft dergelijke tariefvaststelling niet meer plaatsgevonden. Daardoor lag het in de rede het in te trekken.

In 2004 verzocht een tweetal binnenvaartorganisaties om wijziging van het Besluit 1991, terwijl de ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport (EVO) juist om intrekking verzocht. Daarop heeft het deelorgaan binnenvaart geadviseerd tot (ten minste) tijdelijke wijziging van het besluit. Over de verlaging van het aantal laaddagen en de verhoging van de overliggelden bestond grotendeels overeenstemming. Over de mate van verlaging van het aantal losdagen werd op dat moment echter geen uniformiteit bereikt. Partijen hebben daarbij aangegeven met elkaar te zullen blijven onderhandelen en te streven naar intrekking van het besluit. Zodra die onderhandelingen zouden zijn afgerond, zou de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van die onderhandelingen intrekking van het besluit op korte termijn bevorderen. Inmiddels was een voorstel voor wijziging van enkele bedragen aan de Raad van State ter advisering voorgelegd, waarop de Raad een blanco advies heeft uitgebracht. Deze wijziging van het besluit 1991 is niet in werking getreden, omdat daarvoor binnen de sector te weinig gemeenschappelijk draagvlak was.

Vervolgens heeft een drietal organisaties van vervoerders en verladers op het terrein van de binnenvaart, die gezien hun ledentallen de meerderheid van die markt bestrijken, voorstellen gedaan tot vervanging van het Besluit 1991 door een nieuw besluit, met het oog op de afschaffing ervan na twee jaar. Enerzijds wordt het geldende recht gemoderniseerd en worden de vergoedingen eigentijds gemaakt, anderzijds wordt de stap gezet naar verdere liberalisering van de binnenvaart. Nu dit voorstel vanuit de markt is gekomen en aansluit op het regeringsbeleid tot uiteindelijke intrekking van het besluit, heeft de regering besloten het over te nemen.

Nut en noodzaak

De problematiek waarop dit besluit een antwoord beoogt te geven, is de volgende.

In de eerste plaats heeft deze betrekking op de belangen van de betrokken partijen. In hoofdlijnen gaat het om twee partijen: de vervoerders (binnenschippers, reders) en de aanbieders van lading (verladers). Het belang van de verladers is dat zij zo min mogelijk geld kwijt zijn aan «overliggen» (als laden of lossen langer duurt dan overeengekomen) en voor de vervoerders dat zij een behoorlijke vergoeding ontvangen voor het overliggen. Het belang van de sector als geheel is dat optimale duidelijkheid (rechtszekerheid) bestaat over de laad- en lostijden en het te berekenen overliggeld. In de praktijk blijkt behoefte te bestaan aan een aanvullende regeling, zoals opgenomen in het Besluit 1991, zij het met geactualiseerde vergoedingen en laad- en lostijden.

In de tweede plaats speelt de regeltechnische context.

1. Het Besluit 1991 stamt uit de tijd van een geheel andere wettelijke marktconstellatie, namelijk dat in de regelgeving de vrachtverdeling (toerbeurt) werd geregeld, inclusief de tarieven. Inmiddels zijn de toerbeurten afgeschaft en zijn de geldbedragen die in het besluit staan, verouderd.
2. Het opnemen van geldbedragen in een algemene maatregel van bestuur is, gezien de noodzaak die met enige regelmaat aan te passen, minder gelukkig. Tot op heden zijn de bedragen slechts eenmaal aangepast.
3. In het kader van de wenselijkheid tot deregulering (zie hierna) en wegens veroudering van de in het Besluit 1991 geregelde vergoedingen, zou intrekking van het Besluit 1991 in de rede liggen.
4. Op vragen van de Tweede Kamer heeft de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aangegeven begrip te hebben voor de wensen van de marktpartijen en heeft zij toegezegd te bevorderen dat het Besluit 1991 nog eenmaal – voor korte tijd – zou worden aangepast en daarna ingetrokken.
5. De marktpartijen hebben hierover onderling overeenstemming bereikt en een gezamenlijk voorstel gedaan dat past in genoemde toezegging van de Staatssecretaris.

Het resultaat is een nieuw besluit dat aansluit bij de wensen van de Tweede Kamerleden en dat voldoet aan de toezeggingen van de voormalige staatssecretaris, aan de behoeften van het bedrijfsleven (verladers en vervoerders gezamenlijk) en dat na twee jaar expireert. Dat vervoerders en verladers het onderling eens zijn, is een feit van belang, dat bijdraagt aan de verdere liberalisering van de binnenvaart, zoals in gang gezet in 1998 met de afschaffing van de toerbeurten.

De wijzigingen die voortkomen uit de modernisering zijn in aantal zo talrijk, dat uit oogpunt van overzichtelijkheid en herkenbaarheid voor de doelgroep gekozen is voor een geheel nieuw besluit met een toepasselijker citeertitel.

Werking van het Besluit 1991 in de praktijk

De verscheping van droge lading wordt overwegend door tussenkomst van een bevrachtingskantoor gecontracteerd. Daarbij opereren bevrachtingskantoren en binnenvaartondernemers op de spotmarkt. Een – veelal mondeling gesloten – bevrachtingsovereenkomst behelst niet meer dan laad- en losplaats, soort en hoeveelheid lading alsmede de prijs. Voor zover geen afspraken zijn gemaakt geldt dan het besluit, dat regelend recht bevat. Het gaat om circa 150.000 bevrachtingen per jaar.

Soms ook is er sprake van een langeretermijnovereenkomst tussen verlader en bevrachtingskantoor, waarin maatwerkafspraken zijn opgenomen. Bij de formulering hiervan en voor niet nader overeengekomen aspecten vallen partijen (gedeeltelijk of volledig) terug op het regelend recht.

Overliggen is niet te beïnvloeden door de vervoerder, wel door de verlader. Door deze marktasymmetrie is het actief concurreren door vervoerders op de aspecten laad- en lostijd en overliggeld niet goed mogelijk. De bedoeling van het besluit is dan ook de markt op dit punt te faciliteren: partijen kunnen zich focussen op de vrachtprijs, wat de markttransparantie en dus de mededinging bevordert.

De werking van het Besluit 1991 in de praktijk moge blijken uit de volgende voorbeelden.

1. In de veevoeder- en graanhandel spelen kosten voor opslag een belangrijke rol. Het komt met regelmaat voor dat op de Moezel of de Bovenrijn aan het eind van een opslagperiode, meestal een maand, silo's leeg opgeleverd moeten worden, of dat de (rest)hoeveelheid goederen te klein is om de gehele silo financieel te kunnen dragen. Schepen worden dan vaak naar Nederland bevracht zonder op dat moment overeengekomen bestemming of losplaats. In feite is sprake van varende opslag. Als in dat geval niet van te voren vaststaat welke regeling geldt voor laad- en lostijden en overliggeld, kunnen partijen geen voorcalculatie maken met betrekking tot de bijkomende kosten en hangt een geschil met gerechtelijke procedures in de lucht.
2. Binnenvaart is sterk verbonden met zeevaart. In de praktijk komt het vaak voor dat er, zowel bij belading uit een zeeschip als bij lossing in een zeeschip, sprake is van ernstige vertraging, die soms dagen kan duren en waarover tevoren niets is overeengekomen. Weersinvloeden en beschikbaarheid van een ligplaats spelen hier een grote rol. Zonder goede en redelijke regelgeving, die «boven de partijen» staat, wordt een professionele afhandeling van bijvoorbeeld overliggeld ernstig bemoeilijkt, doordat partijen mogelijk rechtsmaatregelen treffen of zekerheidsstelling zoeken voordat het tot overslag komt. Het aantal rechtszaken zou zonder een dergelijk vangnet zonder twijfel aanzienlijk toenemen.

Voorstel van enige binnenvaartmarktorganisaties

In hun brief van 18 maart 2009 hebben voornoemde organisaties aangegeven dat met het zonder meer intrekken van het Besluit 1991 (wat gezien zijn gedateerdheid in de lijn der verwachting lag) de binnenvaartmarkt niet gediend zou zijn. De koepelorganisaties van opdrachtgevers en opdrachtnemers in de binnenvaart zouden wel een model willen publiceren voor de formulering van een moderne overligclausule voor bevrachtingsovereenkomsten, doch de hierbij behorende prijsindicatie en ligtijden mogen niet worden gegeven, aangezien het mededingingsrecht dit niet toestaat. Een kale clausule, dus zonder financiële invulling en ligtijden, biedt geen referentie waarop eenvoudig gevarieerd kan worden, met als gevolg dat de onderhandelingen meer tijd vergen, wat voor opdrachtgever en opdrachtnemer leidt tot hogere overheadkosten. In hun ogen is een geactualiseerde en tijdelijke algemene maatregel van bestuur inzake laden en lossen de enige manier om de binnenvaartmarkt adequaat te faciliteren, want alleen zo kan een modern, alles omvattend voorbeeld (clausule én prijsindicatie én ligtijden) in de binnenvaartmarkt worden gezet. Gedurende de looptijd van een dergelijke regeling zal de inhoud ervan stevig in de markt verankerd worden, doordat er intensief gebruik van wordt gemaakt. Het dient dan als basis waarop eenvoudig gevarieerd kan worden dan wel als vangnet voor de gevallen dat niets anders wordt overeengekomen. Na ommekomst van de looptijd van het vernieuwde besluit kunnen partijen er altijd nog in een uiterst korte formulering naar verwijzen, al dan niet in combinatie met een eenvoudige variatie op de prijsindicatie of ligtijden.

Door de voornoemde marktorganisaties tegemoet te komen in hun wens, kan op korte termijn de overheidsregulering ter zake van laden, lossen en overliggeld worden afgeschaft, hetgeen verdere en gewenste deregulering betekent.

Ervaringen in andere landen

Binnen enkele andere lidstaten van het verdrag van Mannheim zijn regelingen getroffen voor laad- en lostijden en voor overliggeld. Zo bestaan in België en Duitsland met het Besluit 1991 overeenkomende publiekrechtelijke regelingen, terwijl in Zwitserland een op privaatrechtelijke basis opgestelde standaardovereenkomst van toepassing is. Bij de opstelling van dit besluit is met de buitenlandse regelingen waar mogelijk rekening gehouden, teneinde voor het internationale vervoer geen economische belemmeringen op te werpen.

Deregulering

Het Besluit 1991 is een vergaande bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden in de binnenvaart. Dit sluit niet aan bij het overheidsbeleid inzake deregulering. Het Besluit 1991 wordt dan ook ingetrokken. Op verzoek van de voornoemde marktorganisaties en gehoord het advies van Deelorgaan binnenvaart wordt als overgangsmaatregel een tijdelijke algemene maatregel van bestuur vastgesteld met een looptijd van twee jaar. Daardoor wordt de binnenvaartmarkt de gelegenheid gegeven de overstap te maken naar minder bemoeienis van de overheid met de bevrachtingsvoorwaarden.

Administratieve en overige lasten voor bedrijven en instellingen

Het voorliggende besluit bevat regelend recht. Partijen zijn volledig vrij om afwijkende afspraken te maken. Zij kunnen naar eigen inzicht van deze regeling gebruik maken. Van door de overheid opgelegde administratieve lasten is geen sprake. Derhalve is dit besluit niet aan het Adviescollege voor de toetsing van administratieve lasten (Actal) voorgelegd.

De overige bedrijfseffecten zijn gering, omdat het een tijdelijke aanpassing en verbetering van een reeds bestaande algemene maatregel van bestuur betreft. Het besluit heeft geen gevolgen voor de toegang tot de markt of voor het verblijf op de markt. Effecten voor de relevante concurrerende landen (Duitsland, Frankrijk en België) zijn er evenmin, omdat de desbetreffende landen soortgelijke regelingen van regelend recht hanteren met vergelijkbare prijsstellingen.

Overgangstermijn

Hoewel het beleidsuitgangspunt is dat het besluit wordt ingetrokken, is het wenselijk om dat niet met onmiddellijke ingang te doen, maar aan het bedrijfsleven een overgangstermijn te gunnen om naar het moment van intrekking toe te leven. Om deze reden is in het besluit een expiratedatum opgenomen, die twee jaar na de inwerkingtreding ligt.

De voornoemde marktorganisaties nemen zich voor de volgende activiteiten uitvoeren om het besluit na twee jaar overbodig te maken:

- gezamenlijk uit te brengen voorlichtingsbrochures
- publicaties in verenigingsbladen en op websites
- voorlichtingsbijeenkomsten voor leden.

Doorlopen adviesprocedures

Een ontwerp voor het besluit is voorgelegd aan het deelorgaan binnenvaart. Bij rapportage van 15 januari 2010 heeft het deelorgaan zich in grote meerderheid instemmend over het ontwerpbesluit uitgelaten. Enkele daarbij gestelde vragen en gemaakte opmerkingen zijn in het besluit verwerkt.

Vaste verandermomenten

In afwijking van het beleid van de vaste verandermomenten voor wet- en regelgeving treedt dit besluit in werking daags na publicatie in het Staatsblad. De reden is dat de invoering ervan in het sterk gewenst wordt door, en in het belang is van de gehele bedrijfstak: uitstel van het besluit zou tot grote nadelen voor vele marktpartijen leiden.

Publicaties

De meeste lezers van de ASV nieuwsbrief zullen de binnenvaart- en scheepvaartkranten wel volgen, waar stukken van of over de ASV geplaatst worden. Niet iedereen is echter in staat om de sites te volgen en soms staat er zelfs iets in een (landelijk) dagblad. Dat willen we u niet onthouden, daarom volgt hier een beperkt overzicht.

Behoud van het kleine schip (in de Volkskrant geplaatst)

19 juli hield Yvonne Hofs in de Volkskrant een pleidooi om het kleine schip te behouden. Daarin vermeldde zij dat de kleine binnenvaart de politiek na aan het hart zou liggen, als alternatief voor de vrachtwagen. De politieke daadkracht blijft echter ver achter. Want naast het verdwijnen van (de bedrijven aan) de haarvaten van de vaarwegen zijn er andere bedreigingen. Zo is sinds het gedwongen afschaffen van de schippersbeurs (wie herinnert zich die acties op het water niet?) iedere marktmacht en markttransparantie voor de binnenschippers verdwenen en is men overgeleverd aan de grillen van bevrachters. Terwijl men al tijdens het verdrag van Rome erkende dat de binnenvaart nooit overgeleverd kan worden aan de vrije markt omdat er geen zelfregulerend vermogen is (de overcapaciteit van nu bewijst dat maar weer eens). In verband met de crisis is dan ook (wederom) gevraagd om het instellen van bodemtarieven. In plaats daarvan kregen we een binnenvaartambassadeur.

Ook het besluit van de Centrale Rijnvaartcommissie dat alle bestaande schepen (uiteindelijk) aan nieuwbouweisen moeten voldoen zorgt er voor dat vele kleinere schepen gesloopt worden of als woonboot uit de beroepsgoederenvervoer verdwijnen.

Voor al deze zaken is keer op keer aandacht gevraagd; in Europa, in de tweede kamer, bij de provincies en bij de pers. De enige partij die dit op de agenda wilde zetten is de SP.

De erkenning van deze problematiek is een belangrijke stap Maar volgt er geen actie op al die woorden, dan kan men binnen enkele jaren tienduizenden extra vrachtwagens op de weg begroeten.

Sunniva Fluitsma

Vice-voorzitter Algemeene Schippersvereniging (ASV)

Schipper op m/s Franto (363 ton)

Het zwartboek. (geplaatst op de Schuttevaersite)

Opgeluchte geluiden horen wij, onder andere van Kees de Vries over het kleine schepen rapport. De invoering van een zwartboek zou de grootste problemen met de CCR regelgeving (ROSR) moeten oplossen en verder moeten we de toekomst vooral positief in zien.

Maar ondertussen zijn we er natuurlijk nog lang niet. Want een zwartboek zou betekenen dat alleen de ergste gevallen er uit gehaald worden. Maar je zal maar net degene zijn voor wie een regeling die daar niet bij uitgekozen is onuitvoerbaar of onbetaalbaar blijkt. Bovendien gaat het om de optelsom van regelingen die de zaak zo moeilijk maken, en blijft het onduidelijk wat uiteindelijk je investeringen waard zijn.

Niet echt geruststellend is de toon bij de column van de heer de Vries in de Schuttevaer, die ook uit het hele rapport spreekt, dat het over een aantal jaar toch wel gedaan is met die kleine schepen. Waar investeer je dan voor? Tegelijkertijd horen wij van bedrijven aan de kleinste vaarwegen dat ze nog wel degelijk jarenlang van kleine schepen gebruik willen maken. Het is niet slechts het belang van de schipper, het is een maatschappelijk belang, inmiddels ondersteund door het Europese witboek vervoer. De oorspronkelijke maatregel van aanpassen aan nieuwe eisen bij om- ver of nieuwbouw was en is nog steeds redelijk. Dat heeft de ASV na de bijeenkomst in Straatsburg bij de CCR in 2009 al in een brief geschreven, gericht aan de CCR. Uiteindelijk heeft de ESO, ondersteund door de EBU, zo'n zelfde brief een jaar later geschreven.

Gezichtsverlies... is natuurlijk het heikele punt voor de CCR. Op je schreden terug keren dat valt niet mee. Dus blijft er niets anders over dan een investeringsplafond vast te stellen (zoals nu bij de crisishardheidsclausule) zodat een schipper (en bank) in ieder geval weet waar hij aan toe is. Ik heb nog niet gemerkt dat de heer de Vries zich voor een van bovenstaande zaken hard wil maken.

Nee, die maakt zich al jaren druk over ons imago. Kijk, daar lig ik nu weer niet wakker van.

Sunniva Fluitsma

Politieke verantwoordelijkheid (geplaatst op de Schuttevaersite)

reactie op de column van Kees de Vries

Ik vind dat mensen die drie jaar geleden, toen de ASV aan de alarmbel trok, willens en wetens weigerden om samen de CCR regels te lijf te gaan, sterker nog....de problematiek bagatelliseerde of zelfs de mensen die hun mond open deden belachelijk maakten de politieke consequenties zouden moeten nemen. Dat wil zeggen: Ministers moesten al voor minder opstappen. Mijnheer de Vries en consorten, ruim 3 jaar geleden hadden wij samen het tij nog kunnen keren. Nu, om het positief te zeggen, is het 1 seconde voor 12. U en degene die de schoen past hebben daarmee een zeer grote verantwoording genomen. Voor mij is dit een onvergeeflijke fout.

David Twigt

Taalbarrière (geplaatst in de digitale Binnenvaartkrant)

Wat is het dat maakt dat we een ander het licht in de ogen niet lijken te gunnen? Wat is het dat we in onze onmacht de zaken voor onszelf beter te maken overgaan tot het leven van de ander liefst nog zuurder maken dan dat van onszelf? En waarom weigeren we elkaar te steunen in deze tijd? Niet iets speciaal voor de binnenvaart maar waarom zou de binnenvaart zich in deze nu niet eens positief onderscheiden ten opzichte van anderen?

Waarom wordt er een congres gehouden over het voortbestaan van het kleine schip waarbij de schipper van het bestaande kleine schip nauwelijks gehoord wordt?

Wat is de reden dat men met zevenmijlslaarzen de belangen van het individu en de maatschappij vermorzelt zonder daar ook maar even bij stil te blijven staan? In dit alles is er sprake van een taalbarrière. We willen elkaars woorden niet horen, elkaars angsten niet begrijpen elkaars argumenten niet bevatten.

Er wordt niet geluisterd en zeker wordt er niet geprobeerd zich in te leven in de positie van een ander. Het is de tijd van het grote ontbreken van mededogen. Sterker....toon je dat dan ben je een loser. En zo wordt het hard tegen hard. Zo proberen de Franse schippers en speciaal de bond La Glissoire Nederland al tijden lang ervan te laten doordringen dat het beleid om schippers die hier al jaren varen maar de Nederlandse c.q Duitse taal niet genoeg machtig zijn tegen de kant te leggen niet geaccepteerd wordt. Al tijden heeft ook de ASV begrip gevraagd voor het feit dat als er geen gevaarlijke situaties ontstaan dit toch wel een zeer drastische maatregel is. En al die tijd horen wij van andere bonden dat zij het probleem niet zien van het toepassen van die maatregel, " wij moeten toch ook Frans spreken", zegt men. Van gezamenlijkheid, hoe er ook over gesproken wordt, merk ik in de praktijk bitter weinig. De ASV heeft zich destijds sterk ingezet voor de belangen van de Franse schipper, omdat ons uitgangspunt is: regels kunnen dan wel regels zijn maar als er zich geen gevaarlijke situatie heeft voorgedaan kan en mag je niet overgaan tot zo'n zware maatregel als het vasthouden van een schip. Waar we gezamenlijk (binnen de ESO) hier een beleid op hadden moeten afspreken blijft het helaas ieder voor zich.

En nu het CNBA en la Glissoire het niet voor elkaar krijgt dit beleid te laten herzien via onderhandelingen, ook niet (juist niet?) bij de ESO, roept men op om dan maar hetzelfde terug te doen bij Nederlandse schippers. Begrijpelijk, maar waar houdt dit op? Dus de dag nadat Cap Al'amont, het schrijven van La Glissoire, dan maar opriep de Franse wet toe te passen waarbij iedere schipper in Frankrijk het Frans moet beheersen werd de schipper van de Elly stilgelegd. Liggend bij Berry-au-Bac was er geen enkele andere reden dan het stellen van een voorbeeld. Als men een beetje lef had gehad had men een groot schip op de Moezel vastgehouden. Dan had men iets kunnen horen van Europa, vermoed ik. Maar nee, er wordt een spits vastgehouden die geen enkel gevaar heeft opgeleverd. Ondertussen wordt een individu gemangeld doordat de regelmakers eigenlijk geen antwoord hebben op veranderende omstandigheden.

En wie wordt hier nu beter van?

Wordt het niet eens tijd om naar elkaar te luisteren? Ik hoor almaar dat we over onze eigen schaduw heen moeten stappen. Het zijn slechts woorden. De daden wijzen op het tegenovergestelde. Ieder trekt zich terug in zijn eigen bastion. De belangen van de schippers lijken geen rol te spelen bij het innemen van posities.

De enige verliezer is en blijft de schipper.

Niet iets om trots op te zijn lijkt me.

Sunniva Fluitsma

TIPP terugvragen

Binnenvaartondernemers die dit jaar in Frankrijk gasolie gebunkerd hebben kunnen de daarover betaalde TIPP-belasting nu terugvragen bij de Franse douane.

Meer over

De TIPP bedraagt 56,60 euro per ton gebunkerde olie. Hoewel de douane adviseert persoonlijk langs te komen, kan ook een schriftelijk teruggaveverzoek worden ingediend.

De Franse schippersorganisatie CNBA heeft hiertoe op haar website een voorbeeldbrief gepubliceerd.

Behalve kopieën van de betreffende gasolierekeningen dient een kopie van het Certificaat van Onderzoek (pagina waarop het soort vaartuig en het Europeanummer vermeld staat) en een 'RIB' (overzicht van bankgegevens, zoals BIC en IBAN) te worden meegestuurd. Franse schippers moeten ook een kopie van hun CNBA-lidmaatschapskaart overleggen. Buitenlandse schippers kunnen in plaats daarvan een uittreksel van de Kamer van Koophandel meesturen, zo blijkt uit navraag bij de Franse douane.

Franse schippers moeten hun verzoek indienen bij het douanekantoor in hun regio van inschrijving. Buitenlandse schippers kunnen dat volgens de douane het beste doen bij het kantoor in de streek waar ze het meeste bunkeren. De adressen van alle douanekantoren staan ook op de website van de CNBA.

Deze procedure is overigens maar tijdelijk: het is de bedoeling dat de TIPP nog voor eind dit jaar niet meer bij het bunkerstation hoeft te worden betaald. (AvO)

Douane kantoor Parijs
Bureau de douanes de Paris Principal
Service Fiscalité
11, rue Léon Jouhaux
75010 Paris

Alweer een kleine schepen rapport.

Over onze schaduw moeten wij heenstappen, horen wij almaar. We moeten vertrouwen hebben in elkaar en samen een geluid laten horen. De ASV heeft aan alle partijen zoals de binnenvaartambassadeur de heer Kortenhorst (Kantoor Binnenvaart), de heer Kraayenveld (Transitiecomite), de heer Huyser (directeur maritieme zaken ministerie infrastructuur en milieu) laten weten samen te willen werken met andere bonden. Ondertussen merkt heel Nederland dat er een tekort dreigt aan kleine schepen. Er worden zelfs stukken in de landelijke dagbladen geschreven over het feit dat bedrijven geen aanvoer meer kunnen krijgen over de kleinere waterwegen en men afhankelijk wordt van de vrachtwagen.

Het juiste moment dus om eens te bezinnen hoe men die kleine schepen, en daarmee bedoel ik in dit geval de ook kleinste schepen tot zo'n 800 ton, kan behouden, zou je zeggen.

Het rapport dat in 2008 uitkwam onder de bezielende leiding van de heer Kees de Vries had ons niet bepaald enthousiast gemaakt, en helaas hebben we gelijk gekregen want er is werkelijk niets gebeurd wat de positie van de kleine schepen heeft verbeterd. Integendeel....steeds duidelijker werd het dat de toekomst voor de kleine schepen op economisch vlak zowel als op regelgevingvlak steeds wankeler werd. .

Ondertussen werkte men aan een vervolg op dat rapport. De heer de Vries (EICB) geeft het rapport niet aan de ASV maar vraagt de ASV om geduld omdat er zaken bijgesteld worden naar men zegt.

Het rapport gaat er heel anders uitzien, wordt ons verteld dat we daarna kunnen we nog reageren. Ondertussen lezen we in het nieuwsblad transport alvast een samenvatting van datzelfde rapport, wat nog helemaal niet klaar heet te zijn. Daarin staat alvast de conclusie dat de kleine schepen (spitsen) maar moeten verdwijnen.

Kennelijk mag de ASV dan nu ook wel de publiciteit hierover zoeken, en dat hebben we dan ook maar gedaan. Er moet tenslotte toch ergens een plek zijn waar onze zienswijze ruimte krijgt.

U snapt dat wij ons, zacht gezegd, niet helemaal serieus genomen voelen door partijen die roepen dat ieder "over zijn eigen schaduw heen moet stappen".

U begrijpt ook wel dat ieder vertrouwen in de werkwijze ten opzicht tot dit rapport door alle betrokken partijen tot 0 is gereduceerd (voor zover dat er nog was)

De gevolgen voor deze handelswijze zijn voor de verantwoording van het EICB.

Wij hebben dan ook het volgende aan de heer de Vries medegedeeld:

Ondanks mijn aandringen om een reactie te mogen geven op het hoofdrapport voortbestaan klein schip kreeg de ASV wederom nul op rekest

Grote woorden over samenwerken blijken loze kreten.

Tegelijkertijd ontvingen wij een uitnodiging om deel te nemen de 23ste september. Die uitnodiging sluit naadloos aan bij onze bange verwachtingen.

Er is nauwelijks tijd uitgetrokken voor reflectie. Wel is er ruimte voor een verkooppraatje voor de Q barge, door de heer Van Meegen. Wij hebben al eerder aangegeven dat dat slechts wederom een concurrentie gaat vormen voor de bestaande kleine binnenvaart. Maar, zoals de heer van Meegen zei, hij is nu eenmaal vooral een ondernemer.

Zijn goed recht, maar wij komen op voor het bestaansrecht van onze leden met kleine schepen.

Ook gezien de organisatie van de bijeenkomst blijkt dat het blijft gaan om subsidiëren van bedrijven die innovatief bezig zijn, niet om het voortbestaan van de schepen van nu.

Daarmee blijven onze opmerkingen, als een paal boven water staan.

Wij hebben namelijk dat rapport wel, maar wilden het netjes spelen en hebben het dus ook voor ons gehouden. Men dwingt ons echter tot een andere keus.

Wij weigeren namelijk om nog langer op een reservebankje af te gaan zitten wachten of we ooit nog eens gehoord worden, laat staan dat er naar ons geluisterd zou worden.

Want achteraf reageren op een stuk dat eigenlijk door alle partijen al aanvaard is, is natuurlijk een heilloze weg, dat begrijpt u vast ook wel. En daarmee heeft u niet alleen de bond ASV maar ook de particuliere schipper van het kleine schip volledig buitenspel gezet in iets wat hun (levens)belang is. De enige partij die hier garen bij spint is de vrachtwagenbranche, die nu zijn echte concurrent qua vervoer over water geliquideerd weet. En natuurlijk al die organisaties die na het verdwijnen van de kleine binnenvaart volop subsidies mogen ontvangen voor allerlei nieuwe innovaties en nieuwbouwprojectjes om op een andere manier de ontstane lacune te dichten.

Daarom hebben wij na ampel beraad, als bestuur en denktank alsnog besloten onze opmerkingen met u te delen. U kunt zelf bepalen wat u er mee doet.

Als u ons geen stem geeft dan worden wij gedwongen zelf ervoor zorg te dragen dat wij gehoord worden. Dat is onze plicht als bestuur van de ASV en dat zullen we dan ook zeker doen.

Hierbij stuur ik daarom, ongevraagd, de reactie van de ASV op het rapport zoals het er begin september lag.

Wij weten dat er inmiddels een overleg over geweest zou zijn en er eventueel aanpassingen op zullen zijn geweest. Edoch, onze reactie is dusdanig fundamenteel op het hele rapport dat o.i. de strekking ervan gehandhaafd zal blijven (eerdere ervaringen met onder andere het vorige rapport kleine schepen heeft dat ook wel bewezen).

Mochten er onverhoeds aanpassingen hebben plaatsgevonden die in lijn zijn met onze opmerkingen, deste beter.

Hadden wij onze zienswijze op een juister moment met u mogen delen dan zou de ASV u zeer erkentelijk geweest zijn. Uitgaande van het feit dat onze leden specifiek tot de doelgroep behoren waar het stuk over gaat lijkt het ons ook van groot belang dat wij hierover minstens gehoord zouden worden.

namens het bestuur,

Willem Stam voorzitter
Sunniva Fluitsma vice voorzitter
Roel Boerman

Reactie op het rapport.

Hoewel wij weten dat het de bedoeling is dat men allereerst met een positieve blik kijkt naar datgene wat er ligt lukt het ons maar niet er enig enthousiasme voor op te brengen. Om eerlijk te zijn, zijn we bijzonder teleurgesteld dat men, naar ons idee, op de oude voet verder gaat en geen voorstellen indient die de bestaande kleine binnenvaart (en degenen die daarvan afhankelijk zijn) beneden de 1.000 ton enig vertrouwen in de toekomst biedt.

Wij hadden gehoopt op meer lef en durf om van gebaande paden af te wijken en daardoor met aanbevelingen te komen die de schipper van een klein schip eindelijk weer een hoop op een toekomst zou geven.

Ik stuur u hierbij de opmerkingen van de ASV per aanbeveling, de reactie op het hoofdrapport en een bijlage met achtergrondinformatie. In deze mail plaats ik ook de eindconclusie die u in de stukken terug kunt vinden

Moet mij toch van het hart dat ik veel grote woorden hoor over samenwerken, maar dat die samenwerking maar moeizaam van de grond wil komen.

met vriendelijke groet,
Sunniva Fluitsma

Eindconclusie: Opmerking vooraf betreffende het rapport: Op meerdere plaatsen in het rapport blijkt, dat alleen schepen tussen de 1000 en 1500 ton blijkbaar nog gezien worden als schepen met toekomst, zowel qua exploitatie als rentabiliteit en nieuwbouwmogelijkheden. En dat terwijl er nu

eindelijk in de hele maatschappij een roep komt om de ECHT kleine schepen te laten blijven bestaan. Het is eigenlijk diep droevig dat daar zo aan voorbij gegaan wordt in een rapport wat daar juist over zou moeten gaan. In dit rapport zien wij helemaal niets wat de (startend) schipper op een schip kleiner dan zo'n 800 ton enig hoop laat staan vertrouwen in de toekomst geeft. Als zelfs de intenties er al niet zijn om hen te behouden! Dit neemt de ASV de verantwoordelijken van dit rapport bijzonder kwalijk. We hebben het hier over koude sanering.

Dit is nu het derde rapport over het behoud van de kleine binnenvaart, en voor de ASV is het meer van hetzelfde. De ASV mist in de voorstellen de wil cq de daadkracht om werkelijk iets te doen aan de positie van de (bestaande) kleine binnenvaart. Zeker de individuele schipper staat in de rapporten behoorlijk in de kou. Die voelt zich hierdoor niet geholpen. Veel zaken spelen op lange termijn, zijn niet zo zeer profijtelijk voor de schipper als wel voor de (coördinerende, uitvoerende, initiërende, implementerende of wat dan ook) organisatie. Het is niet voor niets dat de uitspraak is: er wordt veel verdiend aan de binnenvaart, helaas niet door de binnenvaart. Extra wrang is het feit dat nadat we eerst jarenlang horen dat het wel meevalt met de klein(st)e binnenvaart, we nu zien dat die eigenlijk in het hele verhaal nauwelijks nog voorkomt. Klein begint nu kennelijk bij 1.000 ton. De ASV durft te stellen dat er onder de schippers van de kleine binnenvaart geen draagvlak zou zijn als men zou vragen of hiermee de toekomst van de kleine binnenvaart gewaarborgd wordt. "

Dit rapport is feitelijk een voortzetting van het voorgaande waarbij aan geen van de onderstaande 3 eisen is voldaan:

1: Het plan waarborgt niet het uitgangspunt een tekort aan kleine schepen in de binnenvaart te voorkomen.

Het plan richt zich bijna uitsluitend op innovaties en schepen vanaf 1.000 ton wat gebeurt er met de bestaande (echt) kleine schepen?

2. Het plan waarborgt niet het uitgangspunt om de diversiteit van de hele vloot te behouden (zie boven)

3. er is geen voorstel in dit plan om werkelijk het voortbestaan te waarborgen op economisch vlak.

Wij horen vele partijen zeggen dat de kleine binnenvaart hen na aan het hart ligt, en men er het belang van inziet. Dan zouden we daar nu wel eens daden bij verwachten. Die daden kunnen wat betreft de echt kleine binnenvaart niet komen van nieuwbouwprojecten of innovaties, dat is inmiddels wel duidelijk. Dus is behoud van het bestaande het enige dat overblijft. Helaas zien we daar geen voorstel over terug in dit rapport.

Voorstel vanuit de ASV

De enige manier waarop er nog een mogelijkheid is volgens de ASV om de kleine binnenvaart en de bedrijven die daar van afhankelijk zijn een kans te geven om voort te kunnen bestaan, is een hardheidsclausule (eenvoudig) werkend als de huidige (crisishardheidsclausule) waarbij er sprake is van een plafond van gevraagde investeringen. Dit plafond zou afhankelijk gesteld kunnen worden van de verschillende scheepsgroottes.

Dit rapport lezende lijkt het eind van de kleine binnenvaart nabij:

Als men werkelijk iets aan de economische situatie van de (kleine) binnenvaart zou willen doen blijft de ASV van mening (politiek haalbaar of niet) dat er (echte) markttransparantie moet komen en bodemtarieven moet gaan hanteren, vastgesteld door een organisatie die boven de partijen staat zoals het NEA (liefst gecombineerd met marktordening zoals bij evenredige vrachtverdeling)

Over de werkelijke fundamentele zaken die ook verdergaande oplossingen behoeven staat eigenlijk niets in het rapport.

Toch hebben wij de moeite genomen om iedere aanbeveling van commentaar te voorzien. Misschien dat dat duidelijk maakt hoe weinig heil wij zien in deze maatregelen ter behoud van het bestaande kleine schip.

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

Met vriendelijke groet

Sunniva Fluitsma
ASV

Wat er hierna gebeurde:

Na ons schrijven ontving ik een nieuw concept. Dit had opeens een opmerkelijke verandering ondergaan. Plotseling werd erkend dat de CCR eisen toch wel een heel heftig effect hadden waarbij het resultaat zou kunnen zijn dat daarmee kleine schepen verdwijnen en vervoer van water over de weg zal gaan. Dit kon toch niet de bedoeling zijn. Men stelde voor de crisishardheidsclausule te verlengen tot 2015-2016!

Verder was de tendens hetzelfde. De meest vreemde voorstellen (op LNG varen) waren er uit verdwenen. Maar de tendens was en bleef dat we het vooral moeten hebben van coaches, handleidingen en samenwerkingsverbanden.

Vervolgens was op 23 september het veelbesproken congres waar de schippers verreweg in de minderheid waren.

Jos Evens, Ger Veuger en Willem Stam zijn aanwezig geweest op het betreffende congres, waar in de paar uur dat het congres duurde, naast het praatje over de Q-barges ook nog een uur ingeruimd moest worden voor de ELV die kwam uitleggen wat samenwerken nu eigenlijk inhoudt.

De conclusie van degenen die namens ons naar het congres waren gegaan was dat het feitelijk een zinloze bezigheid was. Als je wilde reageren moest je her en der iets roepen. Posities waren al ingenomen en er was geen tijd voor reflectie.

Dat wisten we natuurlijk al van te voren, toch vonden we het essentieel te laten zien en horen dat er nog schippers zijn die zien hoe het spelletje gespeeld wordt en die blijven roepen dat op deze wijze iedereen die hieraan meedoet verantwoordelijk is voor het verdwijnen van de kleine binnenvaart.

Ps. Mocht u geïnteresseerd zijn in het hele stuk met op- en aanmerkingen zoals de ASV die heeft opgestuurd neem dan even contact op met de ASV.

Namens het ASV bestuur
Sunniva Fluitsma

Laad en lostijden België

Artikel 1

Dit besluit is van toepassing op de bevrachtingovereenkomsten waarvan de ligtijd en het bedrag van overliggelden worden geregeld door de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting.

Artikel 2

1. Bij afwezigheid van enige bepaling in de bevrachtingovereenkomst worden de ligtijd bij laden of lossen en het bedrag van de overliggelden als volgt vastgesteld.

a. ligtijd bij laden of lossen	
tot en met 1750 ton	2 halve dagen
meer dan 1750 ton tot en met 3500 ton	3 halve dagen
meer dan 3500 ton	4 halve dagen
b. bedrag van de overliggelden per ton	
tonnemaat bij de grootste inzinking zoals blijkt uit de meetbrief in euro en per halve dag	
tot en met 1750 ton	0,49
meer dan 1750 ton tot en met 3500 ton	0,44
meer dan 3500 ton	0,39

onder een halve dag wordt verstaan het deel van de dag dat aanvangt hetzij om 00 u.00 en doorloopt tot 12 u.00 hetzij om 12 u.00 en doorloopt tot 24 u.00

2. De bedragen van de overliggelden worden gekoppeld aan de index van de consumentenprijzen van het rijk: 113,55 (index van november 2010, basis 2004 = 100). Vanaf kalenderjaar 2012 worden ze jaarlijks vanaf 1 januari aangepast in functie van het indexcijfer van de maand november van het voorafgaande jaar.

3. Het globaal bedrag van het per halve dag voor een schip verschuldigde overliggeld mag niet kleiner zijn dan dit waarop het grootste schip van de lagere categorie recht zou hebben. Dat bedrag zal tenminste gelijk zijn aan dat voor een schip van 200 ton.

Artikel 3

In geval van geladen of gelost wordt op zon- en feestdagen gelden de volgende compensaties.

- gedurende de ligtijd: compensatie onder de vorm van een verkorting van de ligtijd, afhankelijk van de wijze waarop hij werd vastgesteld, met het aantal dagdelen waarin de operaties hebben plaatsgevonden.
- gedurende de overligtijd: compensatie onder de vorm van een bijkomende overliggeld overeenstemmend met het aantal dagdelen waarin de operaties hebben plaatsgevonden.
- gedurende de extra overligtijd: compensatie onder de vorm van een bijkomende vergoeding extra-overliggeld, overeenstemmend met het aantal dagdelen waarin de operaties hebben plaatsgevonden.

Artikel 4.

Indien het contract een ligtijd vermeld uitgedrukt in volle dagen doch geen andere betalingen betreffende een vergoeding of compensatie voor werkzaamheden uitgevoerd tussen 22 u 00 s'avonds en 6 u 00 s'morgens, worden het gebruik van de ligtijd en de vaststelling van het overliggeld berekend met halve dagen overeenkomstig artikel 2.

Artikel 5.

Opgeheven worden,

- het koninklijk besluit van 4 mei 1999 tot vaststelling van de vergoedingen en compensaties voor het laden en lossen van schepen uitgevoerd bij nacht, op zondag of een wettelijke feestdag.
- het koninklijk besluit van 4 mei 1999 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden inzake binnenbevrachting, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 1 december 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 4 mei 1999 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden inzake binnenbevrachting.

Artikel 6

De minister bevoegd voor Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Reactie van de ASV op (de Kabinetsreactie) Witboek Vervoer

VISIE OP EUROPEES VERVOERSBELEID

Kabinetsreactie 1: Algemene uitgangspunten

Bij de behandeling van de Commissiemededeling *Naar een Duurzame Toekomst voor het Vervoer* in 2009 heeft Nederland een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd voor de beoordeling van een nieuw Europees transportbeleid. Dit beleid moet zijn gericht op versterking van de concurrentiekracht - zowel van alle vervoerssectoren (*co-modaliteit*) als van de Europese economie als geheel - en op duurzaamheid, in een mondiale context. Dit vergt een voortgaande modernisering van infrastructuur, nieuwe logistieke concepten en vervoerstechnologieën.

Als randvoorwaarden gelden hierbij dat het Europees beleid alleen gestalte moet krijgen waar het toegevoegde waarde heeft, op een wijze die de administratieve lasten beperkt en die ten slotte uitvoerbaar en handhaafbaar is. Zo is het ongewenst dat de wijze van handhaving volledig Europees wordt voorgeschreven.

Deze inzet stemt overeen met het huidige kabinetsbeleid. Het regeerakkoord voegt hieraan toe dat dit kabinet veel belang hecht aan:

voltooiing van de interne markt en een gericht beleid ter bevordering van innovatie en ondernemerschap;

scherpe emissie-eisen voor alle modaliteiten als bijdrage aan het Europees klimaatbeleid;

een overheid die alleen doet wat ze moet doen, in de wetenschap dat kwaliteitsverbetering vaker zit in slimme vernieuwingen dan in geld en regels.

Reactie ASV op Kabinetsreactie 1: Algemene uitgangspunten

- *Bovenstaande tekst geeft aan dat het Nederlandse kabinet het witboek niet omarmt als een kans om de (klimaat)doelen gezamenlijk te halen. Juist als men hecht aan een eerlijke concurrentie lijkt het de ASV noodzakelijk om dit als Europa gezamenlijk te verwezenlijken. De hele toon uit de reactie van het kabinet is het ontwijken van het nemen van verantwoordelijkheden en het zich niet willen opstellen als een onderdeel van een Europa.*
- *Het kabinet stelt wat betreft de voorgestelde scherpe emissie-eisen voor alle modaliteiten als bijdrage aan het Europees klimaatbeleid met; "een overheid die alleen doet wat ze moet doen, in de wetenschap dat kwaliteitsverbetering vaker zit in slimme vernieuwingen dan in geld en regels."? Vindt de overheid dan niet dat ze dit moet doen? Waarom is men zo afhoudend om zich hieraan te conformeren? Die slimme vernieuwingen waar men over praat, zouden dan wel afgedwongen of in ieder geval gestimuleerd dienen te worden. Of wil dit kabinet zelf geen enkele verantwoordelijkheid nemen voor de ontwikkelingen in deze? Volgens de visie van de ASV hebben de afgelopen jaren bewezen dat zonder enige sturing van bovenaf er nauwelijks positieve ontwikkelingen plaatsvinden. Het zou het kabinet sieren dit witboek waar nu eens een echte daadkracht uit spreekt (in tegenstelling tot vorige witboeken) te ondersteunen in de uitvoering.*
- *Wat de ASV opvalt is dat in alle gevallen men een oplossing lijkt te zien in vooral vergroting en versnelling. Vergroting van de vrachtwagens (Kabinetsreactie) de lengte van de hoge snelheidslijnen (Witboek Vervoer), de vaarwegen (Seine Nord) etc. Wij vragen ons sterk af of al die vergroting wel zoveel oplevert. Met vergroting verdwijnt vaak het kleine. Denk aan de kleinere stationnetjes, de kleinere railverbindingen, kanaaltjes en schepen. Maar de afnemers zijn niet altijd gebaat bij grote hoeveelheden aanvoer, voorraad houden (als je die voorraad al kwijt kan) kost ook geld. Het beste vervoermiddel gezien gegeven omstandigheden dient beschikbaar te blijven. De bespreking van de consequenties voor die bijna automatische keuze voor groter zien wij niet terug.*

Kabinetsreactie: 2 Uitgangspunten per modaliteit

In Nederland is voor de verschillende modaliteiten nationaal beleid vastgelegd, onder meer in de *Nota Mobiliteit* en de *Mobiliteitsaanpak*, het *Kabinetsstandpunt Evaluatie Spoorwegwet*, de *Beleidsbrieven voor de Binnenvaart en de Zeescheepvaart* alsook de *Luchtvaartnota*. Van de eerstgenoemde Nota zal het kabinet binnenkort een actualisatie uitbrengen, als onderdeel van de *Structuurvisie*

Infrastructuur en Ruimte. Bij de verdere uitwerking van de voorstellen die voortkomen uit het Witboek zal Nederland letten op de aansluiting op het nationale beleid.

ASV reactie op kabinetsreactie 2 Uitgangspunten per modaliteit :

Het kabinet verwijst naar de beleidsbrieven In de Beleidsbrieven voor de Binnenvaart staat:

“Het gaat niet alleen om goederenvervoer, maar ook om het vestigingsklimaat voor bedrijven die gebruik maken van de binnenvaart en bedrijven die leverancier zijn voor de binnenvaart.”

later gevolgd door:

“De binnenvaart heeft een marktaandeel van 80% op afstanden boven 100 km.

Het risico bestaat dat dit marktaandeel afneemt door het wegvallen van (de bereikbaarheid van) binnenhavens: natte bedrijventerreinen en loskades. Het is van belang om het grote marktaandeel in het bulktransport te behouden, een substantiële groei in dit segment is niet te verwachten.” En op blz 11 Hoofdstuk 3.4 ‘De Ontwikkeling en Structuur van de Nederlandse vloot’.staat: Tussen 1980 en 2005 nam de gemiddelde tonnage toe van 1.700 naar 2.300 ton; het aantal schepen daalde. Het aantal kleinere schepen (minder dan 1.000 ton) neemt steeds verder af. Deze ontwikkeling kan tot gevolg kan hebben dat het marktaandeel van de binnenvaart op termijn daalt, omdat kleinere vaarwegen dan niet meer benut kunnen worden. Bovendien zijn grotere schepen minder flexibel en kunnen zij een minder hoge omloopsnelheid realiseren doordat laden en lossen meer tijd kost.”

Allen juiste stellingen die aangeven dat men doordrongen is van de waarde van de kleinere binnenvaart. Echter wij herkennen zeker voor de kleinere vaarwegen daar geen beleid in. Wij zien dat vele bedrijven die gevestigd zijn aan de (vooral kleinere) vaarwegen het steeds moeilijker krijgen. Deels doordat diverse gemeentes er graag willen bouwen, deels omdat door slecht onderhoud en beheer (zie de voorbeelden die de ASV diverse malen gegeven heeft over Noord-Holland of over de Hollandsche IJssel) van die vaarwegen het steeds moeilijker wordt voor bedrijven om schepen voor de wal te krijgen. Daar bovenop is er inmiddels al een tekort aan kleinere schepen waardoor bedrijven gedwongen worden uit te wijken naar vervoer over de weg. Ondanks herhaaldelijke waarschuwingen van onder andere de ASV is er geen effectief beleid ontwikkeld om de kleinere binnenvaart en de kleinere vaarwegen te behouden. Er worden stukken geschreven, kleine-schepen-coördinatoren benoemd maar structureel gebeurt er niets om de kleine vaarwegen bevaarbaar te houden, de klanten aan die vaarwegen van goederen te blijven voorzien of de kleine schepen een kans te geven te blijven bestaan. .

Wij zien in dit witboek een kans en een uitdaging om nu werkelijk dit tij te keren. Maar dan moet het kabinet die keuze ook willen maken, dat lezen wij echter niet in de reactie van het kabinet op het Witboek vervoer.

3. VERVOER 2050 / Doelstellingen

De Commissie stelt dat het vervoer in de EU niet duurzaam is door de volgende oorzaken: de prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet, ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën, vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en vervoersplanning is onvoldoende afgestemd. Dit maakt volgens de Commissie een grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU. Het Witboek Vervoer beschrijft een brede strategie voor de totstandkoming van een concurrerend vervoerssysteem, met het doel om de mobiliteit te vergroten, hinderpalen op belangrijke domeinen uit de weg te ruimen en een stimulans te vormen voor groei en werkgelegenheid. Vervoer 2050 is een stappenplan naar een interne Europese vervoersruimte, waarin de concurrentie wordt bevorderd, en naar een volledig geïntegreerd vervoersnetwerk dat de verschillende vervoerswijzen met elkaar verbindt. Hiervoor is volgens de analyses van de Commissie een verregaande verschuiving in de vervoerspatronen voor passagiers en goederen nodig.

Tegelijk is het Witboek gericht op een aanmerkelijke afname van Europa's afhankelijkheid van ingevoerde olie en een vermindering van CO₂-emissies met minimaal 60% in 2050. Dit kan volgens de Commissie indien onder meer de volgende subdoelen zijn bereikt:

Geen auto's op conventionele brandstoffen meer in steden;

40% duurzame koolstofarme brandstoffen in de luchtvaart en een vermindering van de emissies van de scheepvaart met minstens 40%;

Een verschuiving van 50% van het middellange passagiers- en goederenvervoer van de weg naar het spoor en het water.

4. ALGEMENE APPRECIATIE

Probleemanalyse (Kabinetsreactie)

Nederland erkent op hoofdlijnen de kernproblemen die de Commissie benoemt, in het bijzonder de ondoelmatigheid van vervoersdiensten door verstoring van de interne markt en de toepassing van verschillende technische systemen, de traagheid in innovatie en de ontoereikende vervoers-planning. Om onder andere deze laatste punten aan te pakken en omdat de logistiek een excellerende sector is die van cruciaal belang is voor de concurrentiekracht van Nederland, heeft het kabinet de logistiek als topsector benoemd. Het kabinet heeft sterke aarzelingen om vervoersprijzen als kernprobleem te zien. Omgekeerd is het kabinet van mening dat de analyse van de Commissie onvoldoende gewicht toekent aan congestie en de kwetsbaarheid van netwerken als een kernprobleem, zowel op de weg als in de lucht.

Reactie ASV Probleemanalyse:

De ASV is, in tegenstelling tot het kabinet, bijzonder verheugd dat de Commissie het aandurft de vervoersprijzen als een kernprobleem te zien. Zolang vervoer te goedkoop is zal er te veel overbodig vervoer plaatsvinden. Het aandeel van de prijs van het vervoer in het eindproduct is op dit moment minimaal. Als we willen dat er zorgvuldiger met (de negatieve neveneffecten van vervoer) omgegaan wordt dan zullen we daar een waarde aan moeten hechten. Volgens de ASV zou het dus een goed streven zijn de maatschappelijke kosten van vervoer mee te nemen in de prijs die er voor vervoer betaald dient te worden.

Er wordt veel gesproken over eerlijke concurrentie en de vrije markt die alles zal regelen, maar ondertussen maakt het niet meerekenen van die maatschappelijke kosten de concurrentie natuurlijk (al vele jaren) een stuk minder eerlijk dan zou moeten.

Daarnaast wil de ASV opmerken dat de vervoerders zo slecht betaald worden dat een geciviliseerde maatschappij dat niet zou moeten willen. In de binnenvaart is er (dat blijkt nu wel) structureel sprake van een grote overcapaciteit (in de grotere tonnenmaten). Het is heel stil geworden rond de crisis maar die is nog lang niet voorbij. Het resultaat daarvan is dat de grote nieuwe schepen in de vaart gehouden worden, verliesgevend of niet, door staat en banken. Inmiddels verdwijnen de kleinere schepen naar de sloop, of worden omgebouwd tot woonschip.

De kleinere schepen, waar op zich een tekort aan is, maar doordat de prijzen zo onder druk staan door de overcapaciteit bij de grotere schepen, en er na het afschaffen van de beurs geen enkele vervoersmacht is noch enige markttransparantie (hoewel telkenmale beloofd) door dat alles ook geen goed vrachttarief kunnen afdwingen. De voormalige eigenaars van die kleinere schepen ontvangen inmiddels ook zo weinig voor hun schip dat ieder oudedagsvoorziening kansloos is en geen starter nog gaat beginnen aan een onderneming met een klein schip.

Wetende dat dit vervoer juist de directe concurrent is van het vervoer over de weg (en niet de 3.000-tonner) draagt dit effectief bij aan het verschuiven van vervoer van water naar de weg. Precies in tegenstelling tot wat de commissie met het Witboek Vervoer beoogt.

Doelen en maatregelen (Kabinetsreactie)

In algemene zin is niet duidelijk in hoeverre de aangekondigde initiatieven toereikend zijn om de doelen te bereiken. Ook constateert het kabinet dat doelen en middelen worden vermengd. In sommige gevallen wordt het gestelde doel lovenswaardig geacht, maar weinig realistisch. Een voorbeeld hiervan is verkeersveiligheid: nul verkeersdoden in 2050. Ook Nederland streeft naar voortdurende verbetering van de verkeersveiligheid en een daling van het aantal verkeersslachtoffers, maar koppelt dit streven aan wat haalbaar en proportioneel is.

In andere gevallen roept de strategie vragen op. Zo onderschrijft Nederland het belang van milieuvriendelijk vervoer. Het kabinet kiest hierbij voor een marktconforme benadering. Een goed voorbeeld hiervan in het goederenvervoer is de inzet van efficiëntere voertuigen, hogere beladingsgraden en betere samenwerking in de logistieke keten onder meer door bevordering van *synchronodaliteit*. Een beleid gericht op *modal shift* staat hiermee op gespannen voet. Het kabinet is dan ook geen voorstander van kwantitatieve doelstellingen op dit punt. Ten slotte is het succes van een cruciale maatregel zoals de introductie van elektrische voertuigen sterk afhankelijk van de toekomstige inrichting van de energievoorziening. Hier gaat het Witboek slechts zeer beperkt op in.

Klimaat

De *Routekaart voor een Concurrerend Koolstofarm Europa in 2050* presenteert een analyse waarin 80% CO₂-reductie in 2050 binnen de EU betekent dat het vervoer een bijdrage van minstens 60% levert. Recente analyses van CE Delft, NEA en het PBL stellen dat met huidige en voorzienbare technologie, financiële prikkels plus structuur- en volumeaanpassingen in theorie reducties voor de vervoersector tot 80% in 2050 mogelijk zijn. De Commissie meent dat zonder volume- aanpassingen een reductie van 60% kosteneffectief is, mede in relatie tot benodigde reducties in de industrie, energievoorziening en gebouwde omgeving (80-95%).

De klimaatgerelateerde doelstellingen voor lucht- en scheepvaart stemmen in belangrijke mate overeen met de ambities die in die sectoren zelf zijn geformuleerd (40%). Die voor het wegvervoer vergen naar verwachting de grootste inspanningen (70%), in de wetenschap dat de technologische innovatie zich daar het snelst ontwikkelt. De Routekaart noemt meerkosten en mogelijke besparingen van meer dan € 100 miljard/jaar. Deze kosten en baten komen in het Witboek echter niet herkenbaar terug. Daarmee zijn de financiële gevolgen voor de sectoren niet helder.

Nederland onderschrijft het belang van EU-interne voorbereiding op een koolstofarme economie in 2050: 80-95% reductie van broeikasgassen in 2050, in de context van de noodzakelijke reducties van ontwikkelde landen als groep ten behoeve van de twee graden doelstelling. Aantekening hierbij is dat tussen sectoren voldoende flexibiliteit moet worden ingebouwd om te komen tot de meest kosteneffectieve reductie op nationaal en Europees niveau. Het kabinet acht het streefdoel van 60% CO₂-reductie ambitieus. Gezien de termijnen en onzekerheden is het kabinet geen voorstander van bindende doelstellingen voor sectoren.

Reactie ASV op kabinetsreactie Doelen en maatregelen en Klimaat

Het is toch een trieste zaak dat het kabinet dat toch doortastend heet te zijn in dit geval geen specifieke doelen wil stellen. Het blijkt dat men in Zweden tot doel heeft gesteld tot 0 verkeersdoden te komen. Dat is natuurlijk nog niet zover maar dat doel stellen op zich heeft al tot grote vooruitgang geleid.

Nu onderschrijft Nederland het belang van milieuvriendelijk vervoer. Het kabinet kiest hierbij echter voor een marktconforme benadering. Dat betekent dat dit kabinet het niet aandurft cq er niet aan wil werkelijke keuzes te maken. Als Nederland werkelijk het belang van milieuvriendelijk vervoer onderschrijft dan zou ze daar ook maatregelen op moeten durven nemen waarbij de resultaten meetbaar zijn. Op deze wijze zijn het loze woorden.

4Interne markt en infrastructuur (Kabinetsreactie)

Op het gebied van de interne markt kondigt het Witboek stappen aan gericht op het opheffen van protectionistische maatregelen zoals bij *cabotage* in het wegvervoer. Nederland verwelkomt dit en wil op onderdelen zelfs nog verder gaan, zoals het expliciet bieden van ruimte voor innovatieve vervoersvormen zoals *ecocombi's*. De vervoerssector heeft in de afgelopen decennia voortdurend bewezen een groot innovatiepotentieel te hebben. Hier wordt terecht ook de komende jaren een beroep op gedaan en ondersteuning aan geboden.

Nederland is verder ingenomen met de talrijke initiatieven die het Witboek aankondigt om EU-investeringen in infrastructuur meer te richten op het economisch zwaartepunt van de EU, het *kernnetwerk*, op Europese meerwaarde en op het opheffen van knelpunten. Later dit jaar worden nadere voorstellen van de Commissie op dit punt verwacht. Ook ondersteunt Nederland de versterkte inzet van de Commissie op een gelijk speelveld op het gebied van tenuitvoerlegging en handhaving van Europese regelgeving, zoals bij passagiersrechten en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd is het kabinet alert op onderdelen die op gespannen voet lijken te staan met subsidiariteit, zoals op het gebied van stedelijke bereikbaarheid en personenvervoer per spoor.

ASV reactie Interne markt en infrastructuur (Kabinetsreactie)

Wat de ASV opvalt in zowel het Witboek Vervoer zelf als in de kabinetsreactie daarop is het feit dat men slechts kijkt naar vernieuwing en innovaties maar nergens benoemt hoe men beschermt wat waardevol is, wat aan het verdwijnen is en vaak onvervangbaar is..

Een van de genoemde voorbeelden is dat men voornemens is de hoge snelheidslijnen (spoor) te verdrievoudigen in kilometers. Dat kan zinvol zijn, maar niet als tegelijkertijd de verbindingen met de kleinere steden en spoorwegen verdwijnen. Tijdens het IenM Europa Forum afgelopen dinsdag 5 juli jl, waar de heer Santamato het Witboek vervoer presenteerde heeft de ASV dat ook opgemerkt.

Een ander voorbeeld daarvan is het in rap tempo verdwijnen van (bevaarbaarheid) van kleine vaarwegen, en het verdwijnen van kleine binnenvaart. Dit geldt voor de meeste belangrijke binnenvaartlanden in Europa. De ASV heeft de commissie erop gewezen dat eenmaal verdwenen kleine schepen niet (of nauwelijks) meer vervangen worden en dat er daarmee een specifieke mogelijkheid van deur-tot-deur vervoer verdwijnt.

Er kunnen vele plannen gemaakt worden maar als men niet ingrijpt in regelgeving (CCR), achterstallig onderhoud van vaarwegen of een niet-werkende vrije markt zoals hij nu functioneert dan zal er in eerste instantie geen vervoer gaan van de weg naar het water (zoals men zegt te wensen) maar van het water naar de weg.

De heer Santamato gaf aan niet gespecialiseerd te zijn in de binnenvaart maar was er van overtuigd dat het daar wel goed mee zou komen.

Overigens een tip: cabotage bestaat ook in de binnenvaart waarbij Frankrijk de eigen binnenvaartvervoerders beschermt.

5. INTERNE EUROPESE VERVOERSRUIMTE

Wegvervoer (Kabinetsreactie)

Het kabinet is gelukkig met de aankondiging van voorstellen om resterende beperkingen op *cabotage* in het wegvervoer op te heffen. Dit biedt zowel economische voordelen als kansen om emissies van leegrijden te verminderen. Ook de bereidheid van de Commissie om regelgeving over maten en gewichten te herzien is gunstig, al lijken de vooruitzichten om meer gebruik te maken van *ecocombi's* (lange zware voertuigen) nog steeds beperkt. Ten slotte juicht Nederland de toepassing van moderne technologie in het vervoer toe, de zogeheten *intelligente transport systemen* (ITS), ten gunste van zowel gebruikersvriendelijkheid als geoptimaliseerde logistieke processen.

Reactie ASV Wegvervoer :

Wat de ASV opvalt is dat in alle gevallen men een oplossing lijkt te zien in vooral vergroting en versnelling. Vergroting van de vrachtwagens in dit geval Wij vragen ons sterk af of al die vergroting wel zoveel positiefs oplevert en in welke mate men rekening houdt met de negatieve consequenties. Denk aan de gevaarlijke situaties die zich op de weg gaan voordoen als vrachtwagens (nog) langer en (nog) zwaarder worden. Met vergroting verdwijnt vaak het kleine. Ook de afnemers zijn niet altijd gebaat bij grote hoeveelheden aanvoer, voorraad houden (als je die voorraad al kwijt kan) kost ook geld. Het beste vervoermiddel gezien gegeven omstandigheden dient beschikbaar te blijven. De consequenties voor die bijna automatische keuze voor groter zien wij niet onderbouwd.

een tip: cabotage bestaat ook in de binnenvaart waarbij Frankrijk de eigen binnenvaartvervoerders beschermt.

Spoorvervoer (Kabinetsreactie)

Het kabinet verwelkomt eveneens de voorstellen om de spoormarkt voor goederenvervoer beter te laten functioneren, zoals communautaire afspraken over materieeltoelating. Ook de voorstellen om tot een meer structurele scheiding tussen infrastructuurbeheer en spoorvervoer te komen zijn positief. Uit de in Nederland opgedane ervaringen met een vorm van verdergaande scheiding dan de EU richtlijnen nu vereisen, blijkt dat scheiding vraagt om nieuwe vormen van samenwerking tussen vervoerders en de infrastructuurbeheerder om tot een goed spoorproduct voor de reiziger te komen. Nederland is verder een groot voorstander van de introductie van ERTMS per 2015 op de afgesproken spoorcorridors en een geïntegreerde benadering van spoorgoederencorridors, vanwege het grote belang van goed functionerende internationale achterlandverbindingen van de *mainports* Rotterdam en Amsterdam. De verbeterde samenhang tussen spoor en luchthavens hoort hierbij.

De Europese Commissie geeft echter aan ook te werken aan Europees geharmoniseerde toegangscondities tot de markt van het binnenlands personenvervoer per spoor en aan vormen van verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten. Naar oordeel van het kabinet is het subsidiariteitsbeginsel van groot belang bij het bepalen van een Europese visie op de ordening van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor. Het *Kabinetsstandpunt Evaluatie Spoorwegwet* uit 2009 koos niet voor meer concurrentie op het spoor. Dat zou ook de optimale benutting van de bestaande capaciteit bemoeilijken. Gezien de voorgestelde fasering voor marktopening gaat het kabinet ervan uit dat er geen Europese voorstellen voor verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten zullen zijn voordat de lidstaten in 2015 een voortgangsrapportage hebben opgesteld over de werking van het huidige regime.

ASV Reactie Spoorvervoer

Een van de genoemde voorbeelden is dat men voornemens is de hoge snelheidslijnen (spoor) te verdrievoudigen in kilometers. Dat kan zinvol zijn, maar niet als tegelijkertijd de verbindingen met de kleinere steden en spoorwegen verdwijnen. Als mensen eerst met de auto naar Parijs moeten rijden om gebruik te maken van de TGV terwijl men vroeger op het stationnetje om de hoek op konden stappen is niet bepaald milieuvriendelijker Tijdens het IenM Europa Forum afgelopen dinsdag 5 juli jl, waar de heer Santamato het Witboek vervoer presenteerde heeft de ASV dat ook opgemerkt.

Daarnaast is het zo dat de ASV erop wil wijzen dat er lang niet altijd sprake is van eerlijke concurrentie met het spoor. In sommige gevallen vanwege de positie die de staat in neemt als (mede) aandeelhouder van het spoor. In andere gevallen vanwege een (eenvoudiger) regelgeving (vervoer gevaarlijke stoffen, PDV etc.) of soms bij het specifiek verstrekken van subsidie waardoor men (het spoor) goedkoper kan vervoeren. Er vanuit gaande dat zowel binnenvaart als spoor beiden redelijk milieuvriendelijke alternatieven zijn voor vervoer over de weg zou het niet zo mogen zijn dat door beleid het spoor bevoordeeld wordt ten koste van vervoer over water (de Betuwelijn). In de reactie van het kabinet hadden wij dan ook graag gezien dat men hier een positie had ingenomen waardoor de verschillende modaliteiten recht gedaan wordt. Maar ook in deze reactie vinden wij de bewoording dusdanig gekozen dat het huidige beleid kennelijk voortgezet kan worden, ten koste van de binnenvaart (indirect).

5 Scheepvaart (Kabinetsreactie)

Nederland verwelkomt de impuls die het Witboek wil geven aan zowel de binnenvaart als de kustvaart, gegeven het grote economisch belang en potentieel van deze sectoren. Of de aangekondigde initiatieven op het gebied van uitzonderingscertificaten en havendiensten behulpzaam zullen zijn, is voor Nederland de vraag. Het kabinet ziet elementen in de sociale maritieme agenda die de concurrentiepositie van de Europese sector kunnen benadelen, gegeven dat de zeevaart een mondiale sector is. Nieuwe onderzoeken naar de mogelijkheden van een EU-vlag of EU-kustwacht lijken een heilloze weg. Het versterken van de concurrentiepositie en het duurzame karakter van de scheepvaart verdienen wel de aandacht.

Om, zoals de Commissie wenst, meer lading te vervoeren naar het achterland via *short sea shipping* en binnenvaart, is volume en concentratie nodig, zodat een goed vertakt en frequent netwerk kan worden aangeboden. Hetzelfde geldt voor achterlandvervoer per spoor. Het idee van de Commissie om maritieme stromen van buiten de EU te spreiden naar vele havens dicht bij de eindbestemming binnen de EU staat hiermee op gespannen voet en zou juist ook kunnen leiden tot meer vervoer over de weg naar het achterland.

ASV reactie Scheepvaart

De impuls die het Witboek wil geven aan de binnenvaart juichen wij van harte toe. Het streven naar 20% van de weg naar water of spoor in 2020 en 50% in 2050 zou de binnenvaart ook ten goede moeten komen. Toch lijkt het de ASV toe dat men zich vooral richt op spoor en kustvaart, en slechts in mindere mate op de binnenvaart. Men lijkt zich bewust van de voordelen die de binnenvaart biedt maar er lijken nog geen werkelijke streefdoelen dienaangaande gesteld te worden. Ondertussen zien wij dat steeds meer landen een deel van hun vaarwegennet degraderen of afstoten. Dat geldt zowel voor Nederland, Frankrijk als Duitsland.

We zien bovendien nog steeds een CCR die niet (voldoende) tegengehouden wordt in het doorzetten van regelgeving waardoor de kleinere (oudere) binnenvaart gedwongen wordt te verdwijnen binnen enkele jaren (ook dat lijkt nu eindelijk doorgedrongen te zijn bij vele beleidsmakers). Dat zal alleen voor Nederland al 67.000 meer vrachtwagens op de weg brengen.

Hierbij vraagt de ASV zich af: hoe valt dat te rijmen met het streven naar het verplaatsen van vervoer van weg naar vervoer over water. Juist de kleinere schepen zijn tenslotte de concurrent van vervoer over de weg, de grotere schepen concurreren eerder met het spoor.

Omdat ook binnen de binnenvaartsector zelf geen onderscheid gemaakt wordt dreigen we binnenkort allen nog maar over vervoer over water in grote tonnages te kunnen beschikken. Dat heeft echter een groot nadeel....men blijft dan voor een effectief deel van het vervoer afhankelijk van vervoer over de weg. Slechts de kleinere schepen gebruik makend van de kleinere vaarwegen kunnen deur-tot-deur vervoer verzorgen. Zij zijn degenen die een grote impact hebben in beperking van congestie op de weg, vervuiling en ongevallen. Wat de ASV opvalt in zowel het Witboek Vervoer zelf als in de kabinetsreactie daarop is het feit dat men slechts kijkt naar vernieuwing en innovaties maar nergens benoemt hoe men beschermt wat waardevol is, wat aan het verdwijnen is en vaak onvervangbaar is..

Een voorbeeld daarvan is het in rap tempo verdwijnen van (bevaarbaarheid) van kleine vaarwegen, en het verdwijnen van kleine binnenvaart. Dit geldt voor de meeste belangrijke binnenvaartlanden in Europa. De ASV heeft de commissie erop gewezen dat eenmaal verdwenen kleine schepen niet (of nauwelijks) meer vervangen worden en dat er daarmee een specifieke mogelijkheid van deur-tot-deur vervoer verdwijnt.

Er kunnen vele plannen gemaakt worden maar als men niet ingrijpt in regelgeving (CCR), achterstallig onderhoud van vaarwegen of een niet-werkende vrije markt zoals hij nu functioneert dan zal er in eerste instantie geen vervoer gaan van de weg naar het water (zoals men zegt te wensen) maar van het water naar de weg.

De heer Santamato gaf aan niet gespecialiseerd te zijn in de binnenvaart maar was er van overtuigd dat het daar wel goed mee zou komen.

Luchtvaart

Door de totstandkoming van een *Single European Sky* (SES) kan binnen Europa meer dan voorheen in rechte lijn tussen bestemmingen worden gevlogen. De diverse maatregelen die bijdragen aan de voltooiing van een SES komen de efficiency van het luchtvaartverkeer ten goede. Het zal leiden tot een betere benutting van de capaciteit, zowel in de lucht als op de grond, minder milieubelasting, lagere exploitatiekosten en meer veiligheid. De Europese aanpak is te meer noodzakelijk gezien de groei van het luchtverkeer. De druk op de realisatie van SES is daarenboven toegenomen als gevolg van de problemen die naar voren traden bij de vulkaanaswolk in april 2010. De meerwaarde is echter nog onduidelijk van het verplicht opstellen van continuïteitsplannen voor gebeurtenissen als met de aswolk.

Nederland staat positief tegenover de heroverweging van de verordening voor de toekenning van *slots*, gericht op optimalisering van het gebruik van schaarse luchthavencapaciteit. Aandachtspunt voor Nederland is de verruiming van de mogelijkheden voor lokale regels voor *slot*-toekenning die rekening houden met specifieke omstandigheden en karakter van een luchthaven. Nederland is verder positief over verduidelijking van de regels over verhandelbaarheid van *slots* (*secondary trading*); van de voordelen van de invoering van regels voor veiling van *slots* (*primary trading*) is het kabinet vooralsnog niet overtuigd. Nederland hecht veel waarde aan de ontwikkeling van *e-freight* aangezien dit initiatief leidt tot kwaliteitsverbetering en mogelijkheden biedt voor beter en efficiënter toezicht op de goederenstromen door de overheid. De Nederlandse luchthavens zetten zich in om tot de eerste volledig papierloze *e-freight* luchthavens ter wereld te behoren.

Gegeven de ervaringen met de regelgeving voor passagiersrechten in de luchtvaart is het zaak om nieuwe initiatieven – eender voor welke modaliteit - goed te beoordelen op administratieve lasten. Belangrijk is een goede balans tussen de belangen van de consument en de gevolgen voor de vervoerssectoren.

Geen reactie ASV hierop

6. TECHNOLOGIE EN GEDRAG

Bronbeleid

Nederland verwelkomt de keuze van de Europese Commissie om de productie van schone, veilige en stille transportmiddelen tot prioriteit te maken. Nederland ondersteunt een ambitieus bronbeleid, met emissie-eisen voor alle modaliteiten. Opvallend is dat de aangekondigde initiatieven zich nauwelijks lijken te richten op andere stoffen dan CO₂ (stikstofdioxide, fijn stof en roetdeeltjes), terwijl juist daar een Europese aanpak het meest efficiënt is, met doorwerking in zowel achtergrond- als piekconcentraties. Het terugdringen van verkeersemisies kan vooral in stedelijke gebieden veel gezondheidswinst leveren. Bovendien geeft het Witboek verrassend weinig uitwerking aan gedragsbeïnvloeding en mobiliteitsmanagement gericht op beperking van congestie en emissies. De overgang naar schone voertuigen vraagt verder meer inspanning voor de ontwikkeling van EU-normen voor de benodigde infrastructuur zoals interoperabiliteit, standaardisatie van oplaad-infrastructuur en veiligheidsnormen. Bronbeleid is ten slotte ook de sleutel tot de aanpak van lawaaiig spoomaterieel; Nederland verwelkomt dan ook de aangekondigde studie naar een verbod op dergelijk materieel.

Geen reactie ASV hierop

Schone steden

Het Witboek stelt als doel om tegen 2050 voertuigen op klassieke brandstoffen in steden vervangen te hebben door schoon vervoer. Nederland is van mening dat de oplossing voor de luchtkwaliteit en

geluidsoverlast in Europese stedelijke gebieden zeker op het gebied van schoon vervoer gezocht moet worden, maar is geen voorstander van een verbod op klassieke brandstofauto's. Het proces van transitie naar schoon vervoer moet stapsgewijs plaatsvinden, aangestuurd door normstelling. De uiteindelijke uitkomst kan zijn dat klassieke brandstofauto's feitelijk uit het straatbeeld verdwijnen. Het kabinet ziet beperkte toegevoegde waarde van Europese initiatieven op het gebied van stedelijke mobiliteit. De steden zelf zijn immers verantwoordelijk. Bovendien kunnen acties als planverplichtingen of verplichte beprijzing leiden tot onevenredige administratieve lasten. De uitwisseling van ervaringen en de ondersteuning van samenwerkingverbanden kan Nederland wel ondersteunen.

Innovatie

Om meer samenhang in vervoersonderzoek te bereiken vindt Nederland het belangrijk dat de onderzoeksinitiatieven op het gebied van nieuwe technologieën gebundeld worden in één *strategisch vervoerstechnologieplan*. Bovendien is het belangrijk dat er onderzocht wordt in hoeverre andere financiële middelen zoals structuur/cohesiefondsen en TEN-Transport of TEN-Energie programma's gebruikt kunnen worden om de overgang naar schoon vervoer in de steden te ondersteunen. Het kabinet kijkt uit naar de „Strategie voor schone vervoersystemen die in 2012 zal verschijnen, als een onderdeel van het *strategisch vervoerstechnologieplan*.

7. MODERNE INFRASTRUCTUUR EN SLIMME FINANCIERING

Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T)

Zoals aangegeven in de consultatie eind 2010 over de herziening van het TEN-T beleid, is Nederland een sterk voorstander van een betere stroomlijning en meer focus in de aanwending van EU-middelen bij de realisatie van infrastructuur. Bij een investeringsbehoefte in de orde van 1500 miljard tot 2030 kan de inbreng van het TEN-T programma (nu slechts circa € 1 mld./jaar) niet anders dan een bescheiden bijdrage zijn. Nadruk moet daarom liggen op projecten met daadwerkelijke Europese meerwaarde, in het economisch centrum van de Unie (het *kernnetwerk*) en met nadruk op flessenhalzen, aansluitingen en toegang tot het netwerk via zee- en luchthavens.

Financiering

Het Witboek breekt een lans voor een meer gerichte inzet van cohesiegelden voor het TEN-T netwerk, het aantrekken van private financiering via PPS en nieuwe financiële instrumenten en het benutten van de opbrengsten van beprijzing. Nog onduidelijk is of hiermee de totale financierings-behoefte kan worden ingevuld. Nederland staat positief tegenover PPS, maar heeft nog vragen bij andere nieuwe financiële instrumenten omdat die een risico kunnen vormen voor de beheersbaarheid van de EU-begroting en marktverstoring kunnen werken. Op het gebied van het benutten van de opbrengsten van beprijzing hecht het kabinet eraan inkomsten en uitgaven in de begrotingssystematiek gescheiden te houden. Nederland is warm voorstander van een strikter regime voor staatssteun, in het bijzonder in de maritieme sector, maar heeft geen behoefte aan een kader van de Commissie voor de publieke financiering van (basis)infrastructuur. De aanleg van infrastructuur is namelijk een nationale competentie.

7 Internaliseren van externe kosten

Het Witboek stelt dat het alleen mogelijk is om een gelijk speelveld tussen concurrerende modaliteiten te bereiken evenals de milieudoelstellingen te behalen met inzet van "internalisering van externe kosten". De Commissie wil hierbij een aanpak op een gemeenschappelijke grondslag voor *alle vervoersmodaliteiten*, rekening houdend met de onderlinge verschillen. Onder deze voorwaarde steunt Nederland deze strategie; het kan immers niet zo zijn dat de initiatieven in de eerste fase van het Witboek (tot 2015) vrijwel geheel op één modaliteit worden gericht.

Op het gebied van *klimaatverandering* verschilt de voorgestelde aanpak per modaliteit. Voor met name het wegvervoer is van belang dat de Commissie op 13 april jl. een voorstel heeft ingediend voor een herziening van de Richtlijn energiebelastingen, waar ook brandstofaccijnzen onderdeel van uit maken; de richtlijn gaat uit van een koolstof- en energiegroondslag. De CO₂-emissies van de zeescheepvaart worden onder een mondiaal en marktconform regime van klimaatmaatregelen gebracht, waarbij de verantwoordelijkheden en doelstellingen duidelijk geformuleerd en bindend van karakter zijn. Nederland steunt de voorkeur van de Commissie voor een mondiale benadering bij de reductie van emissies van de internationale scheepvaart. IMO is de voor de hand liggende organisatie om de noodzakelijke mondiale maatregelen te nemen. Europees is de Nederlandse inzet gericht op het gestand doen van Europese klimaatafspraken, waaronder die uit het Europese klimaat- en energiepakket, waarin staat dat alle sectoren inclusief luchtvaart en zeescheepvaart moeten bijdragen

aan de klimaatdoelen voor 2020. De Europese Commissie heeft de voorbereiding van een wetgevend initiatief inmiddels gestart. Het Witboek ziet marktconforme maatregelen, zoals het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS), terecht als een kosteneffectieve wijze van CO₂-reductie. Als eerste vervoerssector zal de luchtvaart deel gaan nemen aan het EU ETS. Elektrisch aangedreven spoorvervoer via de bovenleiding valt bovendien ook onder het ETS.

Veel aandacht geeft het Witboek aan de internalisering van kosten van *lokale externe effecten* zoals luchtkwaliteit, geluid en congestie. De Commissie wil voor het goederenvervoer over de weg uiterlijk in 2020 een verplichte gebruiksheffing (Eurovignet), als opmaat voor een gebruiksheffing voor *al het wegvervoer* en op lange termijn waarin ook de kosten voor onderhoud zijn verdisconteerd. Het kabinet heeft besloten dat er geen kilometerheffing komt, maar zet in op verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten, ook op Europees niveau. Bovendien geldt ook bij de lokale effecten dat internalisering voor alle vervoersvormen zou moeten gelden. In dat licht zal Nederland toekomstige voorstellen beoordelen. De aanpak van spoorlawaaï via de gebruiksvergoeding is overigens een zeer wenselijke aanpak. Verder verwelkomt Nederland het streven van de Commissie naar interoperabiliteit van tolsystemen.

Belastingen

Het Witboek kondigt aan dat de Commissie een aantal tolregimes in het vervoersdomein nader zal beoordelen op verenigbaarheid met verdragen. Daarnaast wordt ingezet op uniformering van de heffing voor het goederenvervoer over de weg, waarvoor nu binnen de EU met een veelheid aan vignetten en tolsystemen geldt. Ten derde richt men de aandacht op de bevoordeling van bedrijfswagens vanwege de vanuit duurzaamheid ongewenste prikkels die ervan uit gaan, op verschillen in (differentiatie van) motorrijtuigenbelasting en op de uiteenlopende en complexe BTW-regels in de EU voor vervoersdiensten. Dit laatste onderwerp kan ook onderdeel uitmaken van het consultatieproces in het kader van het Groenboek *De toekomst van de BTW- naar een eenvoudiger, solider en efficiënter BTW-stelsel*. Nederland ziet uit naar de uitkomsten van dergelijke beoordelingen en zal eventuele harmonisatievoorstellen nader beoordelen zodra deze verschijnen. 8

8. EXTERNE DIMENSIE

Nederland erkent de noodzaak van een eendrachtig optreden van de Unie in de internationale arena, met het oogmerk de toegang tot belangrijke (vervoers)markten te vergemakkelijken, zoals de VS en de *BRIC-landen*, en hierbij de strenge eisen op het gebied van onder meer milieu en veiligheid te exporteren. Voor het vervoer betekent dit dat naast de totstandkoming van bilaterale overeenkomsten tussen de EU en derde landen een belangrijke rol is weggelegd voor de *International Maritime Organisation* en de *International Civil Aviation Organisation*, respectievelijk voor de zeescheepvaart en de burgerluchtvaart. Nederland is er vooralsnog niet van overtuigd dat een volwaardig lidmaatschap van de EU van deze organisaties leidt tot een betere behartiging van de belangen van de lidstaten en betwijfelt of de daartoe benodigde verdragswijzigingen een haalbare kaart zijn.

9. TOT SLOT

Het kabinet stelt vast dat verwezenlijking van de interne vervoersruimte, modernisering van de infrastructuur en een voortvarend Europees bronbeleid op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit zullen bijdragen aan een concurrerend en duurzaam vervoer. De ambities en initiatieven in het Witboek leveren appellerende baten op, maar vergen naar verwachting ook grote investeringen. Vervoer 2050 vormt het kader waarbinnen de Europese Commissie in de komende jaren haar concrete voorstellen zal presenteren om nadere invulling te geven aan het Europese vervoersbeleid. Samengevat verwelkomt het kabinet het Witboek als een goede aanzet voor de discussie over de toekomst van het Europese vervoer op de lange termijn