



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud Nieuwsbrief oktober 2012

Voorwoord

Rede najaarsvergadering

Verslag ledenvergadering

In Memoriam

ASV Digitaal

Verslag van overleg over Noord Holland

Ons Recht - Notre Droit

Gelezen in de Schuttevaer en voor u bewaard

Reactie BBU september 2012

OTNB

Wat is het stil

Verslag AIS bijeenkomst

Aanmelding donateur

Aanmeldingsformulier ASV

## Voorwoord

Het is bijna niet meer voor te stellen, maar het had maar weinig gescheeld of er was helemaal geen ASV meer geweest.

Jaren geleden heb ik, bij de zoveelste discussie over “opheffen of niet?” bedreigd onmiddellijk de zaal te verlaten als men er niet eens over op zou houden. De ASV-ers voelden zich als bond overbodig, in aantal stelden we weinig voor en we hadden geen enkele macht. Maar gelukkig wilde de meerderheid dit eigen geluid niet kwijt.. En kijk nu eens! Nu zijn we de bond die specifiek genoemd wordt door politici in het binnenvaartverkiezingsdebat. De bond die aangehaald wordt als de bond die al jarenlang waarschuwt voor de gevolgen van de CCR regelgeving. En...ze geven ons ook nog gelijk! We zijn de bond die genoemd wordt bij vraagstelling aan de minister over het verdwijnen van het kleine schip. De bond die benaderd wordt door vele provincies waar we opeens op moeten draven om uit te leggen wat er aan de hand is, vele kranten die willen schrijven over oorzaak en gevolg van het verdwijnen van het kleine schip. Vele kranten die daardoor ook de andere bonden benaderen en die dan ook opeens hun visie hierover moeten geven. We maken overuren met stukken schrijven, interviews geven, uitleggen waar men maar wil. We hebben wat losgemaakt met dat pamflet “kleine binnenvaart de moeite waard”.

Een pamflet dat er is gekomen doordat een docent aan de TU te Delft de werking van niet-gouvernementele organisaties onderzocht en stuitte op de CCR. Wat was dat nu voor een organisatie? Hij vond dat, gezien alles wat hij op de sites kon vinden, de ASV de uitgelezen organisatie was om hem in te lichten. Hij kwalificeerde de ASV als “integer”, een mooi compliment.

Maar we kregen wel een opdracht: wil je iets bereiken dan moet je stoppen met grote stukken schrijven, die leest niemand (slik). Op 1 A-4tje moet je alles zien te zetten wat van belang is. 1 A4-tje?

We besloten de handschoen op te pakken en te kijken of we dat voor elkaar konden krijgen.

En onder het genot van een gezellige barbecue, zijn we met de denktank en met behulp van Jurgen en Lies (bij velen al bekend als respectievelijk fractiemedewerker tweede kamer en Statenlid van de SP) gaan brainstormen over hoe dat er dan uit moest gaan zien. Veel plaatjes, en statistieken zodat de zaken in 1 oogopslag duidelijk zijn, was de boodschap.

Dus hebben vooral Ron Breedveld en ik dat geprobeerd in een mooi jasje te steken. Een prachtige voorkant hadden we al, doordat Liesbeth zich uit leeft op de voorpagina's van de nieuwsbrief. Ron stortte zich op het maken van goede, toepasselijke grafieken. En samen schreven we de teksten.

En dan maar schrappen! Hele onderwerpen werden met harde hand door onszelf of de denktank verwijderd. Ai, ai dat deed zeer. Maar...het resultaat is goud waard.

En nu.... hebben we het drukker dan ooit. Want we moesten natuurlijk de politiek benaderen en hebben ook maar een Engelse versie gemaakt (met weer een andere mooie voorkant van Liesbeth), en die naar Brussel gestuurd, en daar kwamen dan weer vele contacten uit voort. Gelukkig werkt de denktank als een trein. Op allerlei overleggen zijn we aanwezig.

Maar wat belangrijk is, wat is de positie van de ASV in de schipperswereld? Heel langzaam merken we een verschuiving, niet langer meer worden we genegeerd, nog maar zelden belachelijk gemaakt. En gelukkig hebben we denktankleden die de knuppel in het hoenderhok durven gooien en op de Schuttevaersite hele discussies oproepen. Dat is mooi omdat dan eindelijk dingen boven tafel komen. Zoals.... dat men bewust de CCR regels doorgang heeft laten vinden om de, voor de grotere nieuwbouw, bedreigende Oost-Europese vloot tegen te houden. Desnoods dan maar ten koste van de vloot bestaande (kleinere) schepen. Over de rol van de ESO in de besluitvorming van de CCR en over de weigering om samen te werken met de ASV. Nieuwe media zijn niet echt mijn hobby, maar in dit soort gevallen kun je wel merken hoe belangrijk ze kunnen zijn. Want het geeft de mensen die

anders de kans niet krijgen te reageren een podium, en bestuurders die zich veilig hebben verschanst in hun kantoortjes kunnen zich opeens niet meer aan de discussie onttrekken. En zo komen er zaken aan het licht, die anders nog lang toegedekt zouden zijn. Maar kunnen de schippers die het aangaat het wel geloven wat ze lezen? Kunnen ze geloven dat ze zo lang voor de gek gehouden zijn, dat zo lang hun lidmaatschapsgeld hun belang niet heeft gediend. Een mens is van nature loyaal. We willen niet geloven dat datgene waar we achter staan niet klopt. Mensen hechten vaak meer aan onderbuikgevoelens “waar wil je bijhoren, de ondernemers of de hobbyisten?”, dan aan harde feiten, hoe duidelijk ook als je ze wilt zien. Dus de stromen nieuwe leden zullen nog wel even uitblijven voor de ASV. Maar dat zal ons niet tegenhouden. We hebben het tot nu toe altijd op eigen kracht gedaan. Geen subsidies, geen sponsors geen handeltjes. Gewoon; schip tegen de kant en gaan...naar die vergadering. Omdat het nou eenmaal moet.

En nu? Nu moet het tot de binnenvaart door gaan dringen dat er eigenlijk nog maar één echt onafhankelijke Nederlandse schippersbond is. Een schippersbond voor alle schippers, en met een gemiddelde tonnenmaat onder de leden van zo'n 700 ton ook geen 'spitsenclubje' zoals sommigen willen doen geloven. Een bond waarbij democratie iets anders is als: meeste stemmen gelden. Een bond waar geluisterd wordt naar de noden van ieder, groot of klein, in veelvoud of heel alleen. Ieder van de leden is waardevol. Ik hoop en zal er van alles voor doen dat we nog heel lang door de buitenwacht bestempeld worden als “integer”. En al kunnen we lang niet alles oplossen voor al onze leden; wij proberen tenminste echt naar elkaar luisteren en zorg voor elkaar te hebben, tenslotte moet dat onze leidraad zijn.

Sunniva Fluitsma

## Rede najaarsvergadering ASV 2012

### **Als je doet wat je leuk vindt, hoef je nooit te werken.**

Het zou door een schipper verzonnen kunnen zijn, deze uitspraak. Maar dat is niet zo. Het is een citaat van een wereldberoemde man; Mohamdas Karanchad Ghandi, beter bekend als Mahadma Ghandi. Een kleine man die grootse daden verrichtte. Een man om een voorbeeld aan te nemen wat doorzettingsvermogen betreft. Want dat hebben we wel nodig blijkt keer op keer.

En op de een of andere manier vinden we iedere keer weer de moed om toch maar weer tegen de stroom in door te gaan. Vaak doe je mee aan overleggen of digitale rondes waarvan je denkt: wat heeft dit voor zin? Maar zoals blijkt, ook hier had hij het bij het rechte eind:

### **Bijna alles wat u doet is onbelangrijk, maar het is erg belangrijk dat u het doet.**

En gelukkig zijn er mensen die het doen: sites bijhouden, nieuwsbrieven uitgeven, vergaderingen organiseren, politici aanschrijven, diezelfde politici bellen, en gesprekken bijwonen, nieuwjaarsborrels verzorgen, klachtenbrieven schrijven, stukken uit het Frans vertalen, de kas beheren, notulen maken, vergaderingen voorzitten, redes schrijven; allemaal kleine dingen die samen een organisatie maken voor en door schippers. Om de belangen te verdedigen van u maar ook de belangen van deze maatschappij, omdat ons voortbestaan het belang van een ieder is. Ook al valt het niet mee om dat bij iedereen door te laten dringen.

En dus: ook al hebben we onze doelen nog lang niet bereikt en ook al zal dat waarschijnlijk nooit helemaal gebeuren, we zijn wel op de goede weg. En we worden inmiddels al herkend en erkend door degenen die invloed hebben. En dat sluit weer aan bij een ander citaat van deze man (er zijn er 43 dus maak je borst maar nat!)

### **De roem ligt in het pogen zijn doel te bereiken, niet in het bereiken ervan.**

Roem kunnen we het nog niet echt noemen, maar dat politici in het binnenvaartverkiezingsdebat de ASV specifiek noemen als de schippersbond die hen keer op keer op de onzin van de CCR regels gewezen heeft en dat ze daarin al die tijd gelijk gehad heeft, dat is wel een hele verandering ten opzichte van een paar jaar geleden.

Het zou mooi zijn als het gaat zoals deze Indiase politicus zei:

### **Eerst negeren ze je, dan lachen ze om je, dan vechten ze tegen je en dan win je.**

Sommigen zijn het stadium van negeren nog steeds niet voorbij, hebben wij gemerkt. Zo kan Kees de Vries het maar niet over zijn hart verkrijgen deze zaken te benoemen in de columns die hij schrijft. Daar zouden we ons niets van aan moeten trekken als het niet zo ernstig was omdat hij toch degene is die gaat over een organisatie die zegt zich met nautisch technische zaken bezig te houden.

Het lachen om de ASV is inmiddels de meesten wel vergaan, het vechten is veelal stilgevallen, vooral omdat degenen waarmee gevochten werd overal schitteren door afwezigheid. Bij het binnenvaartdebat, het verkiezingsdebat van de EVO, overleggen met het ministerie over de CCR-regels: de ASV is degene die de particuliere schipper vertegenwoordigt. Dan valt er ook niet veel te vechten natuurlijk.

Blijft over....het winnen....dat moet nog komen, maar dat zal dan ook toch wel?

Maar wat is winnen? We hebben gewonnen als we een sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart bereikt hebben. Wat we daarmee bedoelen en hoe we het willen bereiken hebben we omschreven in het pamflet "kleine binnenvaart de moeite waard". Een sociaal/ economische situatie is natuurlijk nooit een constant gegeven. Maar je kunt de situatie wel stabiel maken dan hij nu is, maar

daar moeten politieke keuzes voor gemaakt worden. Je ziet dat nu al diverse partijen bereid zijn verder te kijken dan het vrije marktdenken zoals dat nu functioneert. Of beter gezegd: bij ons niet functioneert. Om dat te bereiken willen we dat het witboek een grotere plek inneemt in het politieke denken. Het Europees witboek vervoer waarin de zorg voor het milieu een grotere rol speelt dan in de Nederlandse politiek doorklinkt.

Want er is een economische crisis, maar er is ook een ecologische crisis. Het begrotingstekort van 3% valt in het niet bij een ecologisch tekort van 35%. We zouden ons moeten realiseren dat al op 22 augustus van dit jaar alle hernieuwbare ingrediënten die de aarde kan leveren voor onze economische behoeften opgebruikt waren voor 2012. We leven dus op de ecologische pof! De politici blijven inzetten op nog meer groei, maar de vraag is niet alleen of dat economisch haalbaar is, we weten zeker dat de aarde dat niet aan kan. Dus zouden we als goede ondernemers de tering naar de nering moeten zetten en er van uit gaan dat we het gewoon met minder moeten doen. Dus niet nog meer en groter, maar koesteren wat waardevol is. Daarom zou een minder milieuschadelijk vervoersmiddel als de binnenvaart op haar waarde geschat dienen te worden, en er oprecht gekozen moeten worden voor vervoer over water. Maar zolang een politica op het EVO verkiezingsdebat nog zegt dat je 3 soorten vervoer hebt: goederenvervoer, vervoer per spoor en vervoer over water hebben wij er een hard hoofd in dat die keuze gemaakt zal worden.

Een eerste vereiste is dan dat er in ieder geval erkend wordt dat het anders moet. En dat is nog een lange weg te gaan. Want het is zoals die kleine man uit India al zei:

**“De waarheid schaadt nooit een zaak die rechtvaardig is.”**

En de waarheid is dat het zo niet verder kan gaan. Maar als de waarheid geweld aangedaan wordt hebben we een probleem. Want zo doet Sander de Rouwe van het CDA nog steeds of “de sector” de oplegging wilde en alleen de NMA dat tegengehouden heeft. Terwijl het rapport van de SP “de schipper aan het woord” duidelijk aantoont dat er helemaal geen draagvlak voor was onder de schippers, en het (slecht onderbouwde) plan door alle andere landen in het overleg in Brussel naar de prullenbak werd verwezen. Ook zegt deze zelfde volksvertegenwoordiger glashard dat wij in een crisis zitten wegens “gebrek aan vraag”. Feitelijk is het zo dat de vraag niet of nauwelijks gedaald is maar het aanbod van scheepsruimte enorm gestegen. Dan heb je dus je eigen probleem gecreëerd. Bovendien suggereert men dat die tweede Maasvlakte ons er weer helemaal bovenop zal helpen en dat we een gouden toekomst tegemoet gaan, terwijl men vast wel beter weet. En dan natuurlijk die innovaties die volgens de PvdA ons gaan redden. Hoe? Geen idee, maar dat er weer subsidie verstrekt zal worden aan alles en iedereen behalve de schipper mag duidelijk zijn.

Ook zegt men tegen ons dat “de politiek” wil dat we samenwerken. Nou samenwerken....we moeten ons verenigen tot een grote bond waar alle (tegenstrijdige) belangen in vertegenwoordigd zijn. Maar tijdens het verkiezingsdebat bleek dat lang niet alle partijen daar zo'n voorstander van zijn. Zij zien het belang van het kunnen laten horen van verschillende geluiden. Geheel in stijl met, daar heb je hem weer....de inspirator van deze rede: Mahatma Gandhi, die zei

**Een gulden gedragsregel is de wederzijdse tolerantie, want wij denken niet allemaal op dezelfde wijze, we zien slechts een deel van de waarheid en meestal vanuit een verschillende invalshoek.**

Een boodschap aan degenen die vinden dat zo'n klein bondje eigenlijk niet zo'n grote mond moet hebben heeft hij ook nog:

**Het belang van de zwaksten beschermen tegen het recht van de sterkste is het enige wat ons een duurzame toekomst, gebaseerd op mededogen kan bieden.**

En daar wil ik deze rede mee afsluiten. Laten we ons realiseren dat in het economische geweld wij als individu tot de zwaksten behoren, en dat we ons en onze aardbol moeten beschermen tegen het recht

van de sterkste. Wie gelooft er nog in een economische groei op korte termijn? Laten wij, binnen de ASV er van uitgaan dat het een wetmatigheid is dat die economische groei heel goed zou kunnen stoppen. Dat vereist een heel andere manier van denken dan we tot nu toe gewend zijn, het is even wennen natuurlijk maar misschien scheidt het juist wel nieuwe kansen.

Want als laatste uitsmijter dan maar “**Wees de verandering die je in de wereld wil zien gebeuren**”

Goede vergadering!

# Verlag ledenvergadering 15 september 2012

## Opening

De voorzitter Willem Stam opent de vergadering, hij stelt Stan Pijls voor als gespreksleider voor deze vergadering. Daarna spreekt de voorzitter de rede uit.

Stan Pijls stelt zich voor en zegt dat hij sinds maart van dit jaar donateur is van de ASV en lid van de denktank en gaat proberen om de vergadering op een goede manier te leiden.

Goedkeuring agenda.

Er is een uitgebreide agenda en daar word vanuit de zaal niets aan toegevoegd.

## Mededelingen

Nico van Dijken wilde komen maar moest varen.

Ron Breedveld die zich kandidaat heeft gesteld voor het bestuur moest ook varen.

Bouke Veltman is met vakantie.

David Twigt en Sunniva Fluitsma komen om 13.00 uur.

We hadden iemand van Ons Recht uitgenodigd maar die hadden helaas geen tijd.

Wouter komt vanmiddag om ons iets te vertellen over ligplaatsen.

## Goedkeuring verslag van 24 maart 2012.

Roel Boermann neemt dat door en er zijn geen opmerking vanuit de zaal. Het verslag wordt goedgekeurd.

## Westerschelde.

Jos Evens is naar de hoorzitting geweest naar aanleiding van zijn bekeuring omdat hij alleen had gevaren op de Westerschelde. Men gaat onderzoeken of er meer gecontroleerd word op kleine schepen of niet. De KLPD wil misschien wel eens praten met de ASV over de alleenvaart op de Westerschelde. Uiteindelijk is de bekeuring geseponeerd omdat men het als bestuursrechtelijk had behandeld maar omdat als je met 50% of minder aan personeel vaart het een stafrechtelijke procedure is en de bekeuring ook veel hoger is. In het wetboek staat de kanaalspits om schreven als 38.50 bij 5.05 meter maar spitsen zijn veelal ruim 39 meter dus kun je op grond van deze wet geen vrijstelling krijgen om alleen te varen om de Westerschelde. We gaan vragen of we samen met de BBU een verzoek in kunnen dienen bij de CCR om deze afmetingen aan te passen. Ook moeten we proberen om bij het Nederlandse ministerie de allenvaartregeling voor de Westerschelde ook van toepassing te krijgen.

## Zware beroepen.

Benjamin Lubbers vraagt zich af of de binnenvaart ook onder de zware beroepen kan vallen zodat je straks als je 65 jaar bent al AOW krijgt in plaats van op je 67<sup>e</sup> jaar. Jo Fricke zegt dat je bij een ongevallenverzekering ook in de hogere gevarenklasse valt als binnenschipper. Dit punt is nu actueel in de politiek dus moeten we hier werk van maken. Proberen om samen met de brancheorganisaties dit aan te pakken.

## Bestuursverkiezing.

Er zijn 2 leden die zich hebben aangemeld als kandidaat voor het bestuur. Paul Markusse en Ron Breedveld. Paul van Eeuwijk trekt zich terug uit het bestuur. Paul Markusse stelt zich voor en zegt dat hij met een onderbreking van 1 jaar nu 33 jaar lid is van de ASV en als denktanklid ziet dat er erg veel werk wordt verricht en dat hij graag zijn bijdrage aan wil leveren. Ron Breedveld is niet aanwezig maar Ger Veuger wil graag even iets over Ron zeggen. GV is al een paar keer met RB naar verschillende overleggen geweest en Ron functioneert goed, hij reageert snel en kan iets goed op papier zetten. Hij is zelf particulier schipper geweest op een schip van 1000 ton en vaart nu als kapitein in loondienst op een koppelverband. Hij vaart in ploegendienst en heeft daarom tijd voor de ASV.

De stemcommissie wordt gevormd door Benjamin Lubbers en Ton Ramstijn.

Er zijn 15 stemmen uit gebracht en de uitslag is,

14 stemmen voor Paul Markusse

15 stemmen voor Ron Breedveld.

Beide kunnen toetreden tot het bestuur.

## Functioneren bestuur en denktank.



Jos Evens zegt dat we moeten uitzoeken of er mogelijkheden zijn om op afstand te kunnen vergaderen. Dan hoeven zoals nu bv David en Sunniva niet helemaal vanuit Frankrijk te komen voor de vergadering. Er zijn verschillende mogelijkheden en we moeten kijken of dat kan, of onze verbindingen snel genoeg zijn en of het ontvangst goed genoeg is. Ger Veuger zegt dat je beter met elkaar kunt denken als je persoonlijk aanwezig bent maar dat gaat niet altijd. Joop Molenwijk zegt dat het misschien beter is om 1 keer per jaar een ledenvergadering te houden en dat dan te doen tijdens de feestdagen aan het eind van het jaar ook al is dat een drukke tijd voor de meeste. De leden in de zaal willen toch liever 2 keer per jaar vergaderen. Wel gaan we een SMS dienst opzetten om de leden er aan te helpen herinneren dat er een ledenvergadering is. Deze SMS dienst gaat Benjamin Lubbers opzetten. Tineke Veuger stelt voor om een grotere maillijst te maken zodat de leden meer betrokken worden bij de ASV. Roel Boermann zegt dat hij daar wel al eens over heeft nagedacht, het kan natuurlijk zo zijn dat bv het verslag van de ledenvergadering naar de leden wordt verzonden en ook dingen die in de denktank zijn besproken en interessant zijn voor de leden. Jo Fricke zegt dat je wel eerst aan de leden moet vragen of men daar wel prijs op stelt, niet alle leden willen dat. Roel Boermann gaat een maillijst maken en we moeten een verhaaltje maken voor in de Nieuwsbrief met de vraag of men dat wil en dat men eventueel zijn emailadres dan wil doorgeven als dat nog niet bekend is.

### **Patenten**

Benjamin Lubbers vraagt hoe het nu zit met het verlengen van je vaarbewijs als je 50 jaar wordt. Nu blijkt het zo te zijn dat wanneer je het vaarbewijs verlengt dat je een nieuw pasje krijgt voor 5 jaar met alle kosten die dat met zich mee brengt. Het is niet duidelijk hoe dat precies zit dus gaan we dat voorleggen bij de eerste ONTB vergadering.

PAUZE

### **Opening**

De voorzitter Willem Stam opent de middagvergadering en verwelkomt de pers en andere mensen die bij de vergadering zijn gekomen en ook Wouter die vanmiddag wat gaat vertellen over het ligplaatsen. De voorzitter spreekt de rede uit.

### **AIS overleg.**

Ger Veuger is aanwezig geweest bij een overleg over de AIS waar ook Ivo ten Broeke bij aanwezig was als CCR vertegenwoordiger. De vraag is gaan we de AIS verplicht stellen. De ASV is tegen en een verplichtstelling, we hebben alle argumenten op tafel gelegd. RWS is voor. BBU was bij monde van Kees de Vries wel voor terwijl diezelfde Kees de Vries als directeur van de Schuttevaer zegt dat men tegen is als de privacy niet gewaarborgd is. Er is niet veel te doen tegen websites als marinetraffic. Men zegt dat er wel is geprobeerd om het te verbieden. ASV heeft voorgesteld om de reikwijdte van de AIS te verkleinen naar 4 a 5 kilometer voor de verkeersveiligheid is dat geen probleem. met de marifoon is het ook gebeurd. RWS zegt dat het geen problemen oplevert voor het verkeersmanagement. Als je de AIS verplicht stelt wek je het idee dat je er op kunt bouwen terwijl 3 tot 5 % vals is. Als de AIS kapot is moet je volgens RWS naar de eerst volgende haven varen, en dan laten repareren. Maar dat werkt natuurlijk niet als je een afspraak hebt om te laden of te lossen. ASV wil AIS uit mogen zetten als je stil ligt, BBU heeft daar nog geen mening over, van RWS mag de AIS wel uit tijdens het stilliggen, dat is geen probleem voor het verkeersmanagement. Het verplichtstellen van een kaartstelsel gekoppeld aan de AIS daar is de BBU op tegen. ASV is tegen AIS dus ook tegen kaartstelsel, je krijgt erg veel regelgeving op deze manier dat moet je niet willen. 90 % van de schepen heeft AIS dat is voldoende. Het verplichtstellen van een gyrokompas, dat willen sommige landen maar sommige ook weer niet. Blauwbordfunctie dat wil alleen Duitsland graag maar deze functie is erg onbetrouwbaar. Nederland is tegen gyrokompas en blauwbordfunctie, omdat men dan de neiging heeft het te gaan gebruiken als navigatie-instrument en dat is het niet. De gegevens die verplicht zijn te vermelden op de AIS zijn, MMSI nummer, afmetingen van schip, naam van schip en europeanummer. Wanneer de AIS kapot gaat vind de ASV dat je 3 weken de tijd moet krijgen om hem te repareren, en dat je zeker niet stilgelegd mag worden. Daar was men nog niet over uit.

Wouter loopt stage bij het NEA en vertelt wat vertellen over het ligplaatsen-informatiesysteem. Men is aan het onderzoeken hoe men een ligplaatsensysteem voor heel Europa kan opzetten. Dit kan, volgens Wouter, alleen met een AIS. Voor het systeem hoeft de AIS niet aan te blijven staan als je stil ligt want je kunt het opslaan. Men wil in kaart brengen waar er ligplaatsen zijn en wie er liggen. Er moet een website komen waar je op in kunt loggen, je mag zelf weten hoeveel gegevens je prijs

geeft. Alleen het europa-nummer is verplicht. Men wil de afmetingen van het schip weten en wanneer het schip weer vertrekt.

### **Pamflet**

De ASV heeft een pamflet gemaakt om duidelijk te maken wat er speelt in de binnenvaart, je moet alles wat je kwijt wil vertellen op 1 A4'tje, dat valt niet mee maar het is ons toch aardig gelukt. Het is een heel mooi pamflet geworden waar Sunniva Fluitsma en Ron Breedveld heel wat uren in hebben zitten om hem te maken en te versturen. Jurgen en Lies van de SP hebben nog geholpen met het meedenken bij de opzet van het pamflet. We hebben er 300 laten drukken en verspreid onder politieke partijen, provincies en andere besturen. We hebben hem ook vertaald in het Engels en er 60 stuks inmiddels verzonden door Europa. In de toekomst willen we meerdere pamfletten over andere onderwerpen gaan maken.

### **Crisis**

Ons Recht in België is weer opgestart zij hebben ongeveer dezelfde denkwijze als de ASV en willen graag met ons samenwerken. Ze waren uitgenodigd voor de vergadering maar konden helaas niet komen. Tijdens het verkiezingsdebat merkte je toch wel dat het een klein beetje begint door te dringen dat er wel een crisis is in de binnenvaart. Er zijn ook al verschillende partijen die zien dat de vrije markt toch niet werkt, zelfs binnen de CCR is dat al eens opgemerkt. Ger Veuger is bij het EVO overleg en daar was ook iemand van Economische Zaken, en gezegd dat EZ niets voor de binnenvaart heeft gedaan. Men heeft tot 2 maal toe de staatsgarantie verlengd terwijl er in 1993 in het Albada overleg al is gezegd dat het beter is om de binnenvaart geen staatsgarantie meer te geven, met uitzondering voor starters. Sunniva Fluitsma zegt dat het een MKB regeling is en dat je daar geen groep van kunt uitzonderen.. Ger Veuger zegt dat de minister 2 keer de uitstel van betaling rente en aflossing voor schepen met staatsgarantie heeft verlengd en dat je ze daar op kunt aanspreken omdat de crisis zo blijft voortduren. De universiteit van Nijenrode heeft in opdracht van dhr Kraayeveld een onderzoek gedaan waaruit blijkt dat de vrije markt niet werkt in de binnenvaart. Dat rapport is verstuurd naar het ministerie en dhr Kraayeveld heeft er niets mee gedaan wij moeten proberen om dit rapport weer boven water te krijgen en zelfde geldt voor het ING rapport. Er ligt genoeg maar we moeten het gebruiken

### **CCR**

De ASV is aanwezig geweest bij het EVO verkiezingsdebat en was daar ook in overleg met politici. Ook aanwezig was Rob Huizer en aan hem is gevraagd naar zijn standpunt over de CCR regelgeving. Hij zegt dat België ook tegen de regelgeving is en erg word geprobeerd om Frankrijk ook mee te krijgen. Men denkt wel nog steeds in deel oplossingen, om onderdelen van de CCR regelgeving te schrappen maar wij willen van al die regels af. Het Duitse bedrijfsleven (BDS) is ook tegen maar de Duitse rijnvaartcommissie is voor de CCR regels en er is geen overleg tussen het bedrijfsleven en de rijnvaartcommissie. Sunniva Fluitsma zegt dat Nederland de kans heeft gehad om eens een Rijnvaartcommissaris vanuit een andere hoek te kiezen. Wij hebben Bouke Veltman naar voren geschoven maar men heeft toch weer voor Teun Muller gekozen.

### **Samenwerken**

Er worden nog steeds pogingen gedaan om samen te werken met de BBU, er is afgesproken om met digitale rondes met elkaar te communiceren. In juli hebben wij een brief gestuurd met 4 punten uit het beleid van de BBU waar wij wel verder over willen praten. Eerst helemaal niets meer gehoord en nu mogen we voor een half uurtje komen opdraven om te praten over de 4 punten uit hun beleidsplan. Het varend bestuur zegt dat we het voor 90 % wel met elkaar eens zijn maar daar blijkt niets tijdens overleggen waar de ASV en BBU bij aanwezig zijn, maar daar is dan ook niet het varend bestuur aanwezig maar een vertegenwoordiger van de BBU. De ASV wil wel verder praten met de BBU maar dan moet daar een dagdeel voor worden uitgetrokken en niet een half uur.

Er word een brief verstuurd naar BBU dat we een dagdeel willen komen praten.

Er was ook nog een afspraak met dhr Kraayeveld maar hij was niet aanwezig, vergeten, dus stond de ASV voor niets op de afspraak. Later, voorafgaand aan het AIS overleg toch nog even gesproken met dhr Kraayeveld. Men wil ons nog steeds in het transitiecomité hebben maar alle partijen begrijpen inmiddels dat de ASV dat niet gaat doen. Er is nog uitvoering gesproken over de markt en dat de binnenvaart een andere markt is dan gemiddeld, en dat we een uitzonderingspositie moeten hebben. Iets wat ook in het verdrag van Rome staat. Dhr Kraayeveld zegt dat hij ons daar niet mee kan helpen en ook in het beleidsplan van de BBU staat dat men zich niet in de markt mengt, iets wat de ASV wel wil.

### **Rondvraag**

Jos Evens heeft bij EICB voor Plan B een plan ingediend als financiering voor de CCR regelgeving. Het plan is dat de schipper geld kan lenen tegen 0 of 1 % rente en wanneer het schip niet in waarde stijgt wanneer je het wil verkopen dat het dan een subsidie wordt en je het dus niet hoeft terug te betalen. Wat ook een mogelijkheid is dat de volgende eigenaar de lening overneemt zo blijft het kleine schip in de markt en verdwijnt niet naar de sloop. De vraag is of de ASV dat kan steunen. Ger Veuger zegt dat het politiek niet verstandig is want dan sta je minder sterk omdat we tegen de regelgeving zijn. Eerst maar eens afwachten of het plan ook uitgekozen word.

Sunniva Fluitsma zegt dat veel provincies reageren op ons pamflet, we zijn in Zeeland geweest en daar heeft men gevraagd waar de ASV nog specifiek over wil praten. Wij hebben gezegd dat we het graag willen hebben over de Westerschelde. Onder andere over de hoge golfslag van de zeevaart en ook over eenmansvaart op de Westerschelde. In Noord-Holland komt ons pamflet op de agenda en men wil met ons praten. Utrecht vindt dat ze al genoeg doen voor de binnenvaart.

Ger Veuger is aanwezig geweest bij het EVO verkiezingsdebat. Er waren veel mensen aanwezig uit de vrachtwagenwereld e.d. Voor de binnenvaart was alleen de ASV aanwezig dus geen BBU of CBRB. Het Witboek nog eens aangehaald waarin staat dat 30 % van de lading die nu over de weg gaat naar de binnenvaart en het spoor moet gaan in 2030. Dit is een Europees document waar beleid op gevoerd moet worden. We hebben wel een klein beetje kunnen lobbyen. Willem Stam kon al in het begin van het debat zeggen dat hij namens de binnenvaart sprak en dat helpt wel want dan noemt de politiek ook de binnenvaart nog eens. Om de maatschappelijke kosten door te berekenen was een meerderheid op tegen.

17.15 de voorzitter Willem Stam sluit de vergadering, wenst iedereen een goede reis naar huis en nodigt iedereen uit voor een drankje.

## In Memoriam

Na een langdurig ziekbed is op 7 juli 2012 op 67- jarige leeftijd Ben van den Berg overleden.

Ben is schipper geweest op de 47 meter spits "Ridiva" en op het dagpassagiersschip "Munot".

In roerige tijden voor de binnenvaart is Ben acht jaar lang - van 1984 t/m 1992- lid geweest van het ASV bestuur.

In die tijd heeft hij zich volledig ingezet voor de binnenvaart en konden wij altijd een beroep op hem doen voor een bezoek aan een commissie.

De ASV wenst zijn vrouw, kinderen en kleinkinderen veel sterkte met het verlies van Ben.

# ASV Digitaal

Aan de leden en donateurs

Het ASV bestuur wil de leden meer betrekken bij de vereniging en wat er zoal omgaat. Daarom willen wij een mailinglijst maken van alle leden en donateurs die dat op prijs stellen.

De bedoeling is om te beginnen met de uitnodiging van de ledenvergadering naar u te mailen en ook het verslag van de vergadering. En misschien andere belangrijke zaken voor onze leden. Wij gaan U niet alle mails van de Denktank mailen anders loopt u mailbox misschien over. De Nieuwsbrief blijft natuurlijk onveranderd bestaan.

Wanneer u op de mailinglijst wilt komen te staan stuur dan alstublieft een mailtje naar [aanmelden@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:aanmelden@algemeeneschippersvereniging.nl)

Natuurlijk kunt U dit ook op onze website doen:  
[http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/aanmelden\\_flits.htm](http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/aanmelden_flits.htm)

Verder gaat ook de ASV mee met de sociale media en hebben wij een Twitteraccount, en een Facebookpagina. En natuurlijk hebben wij een website.

Wij hopen u hiermee zo volledig mogelijk op de hoogte te houden van alle ontwikkelingen en u tegelijkertijd de kans te geven tijdig te reageren indien nodig.

Met vriendelijke groet,

Bestuur en Denktank ASV

<https://twitter.com/ASV16>  
<http://www.facebook.com/AlgemeeneSchippersVereniging>  
[www.algemeeneschippersvereniging.nl](http://www.algemeeneschippersvereniging.nl)

## Verlag van overleg over Noord Holland.

Aanwezig: Mevr. Remine Alberts, Statenlid Noord Holland en gemeenteraadslid Amsterdam voor de SP, Bouke Veltman en Piet Bennik.

Remine heeft de problematiek van het noorden van Noord Holland geagendeerd op de lijst van ingezonden stukken van de provincie NH. op 8 oktober. Remine heeft na aanleiding van ons pamflet de problematiek van het varen in het Noorden van Noord Holland geagendeerd in de commissie Mobiliteit en Wonen van de staten van NH gepand voor 8 oktober vanaf 13.30

Hierbij heeft ze ook gevraagd of wij ook op de vergadering spreektijd aan willen vragen om ons en haar pleidooi kracht bij te zetten, zodat wij daar meer over kunnen vertellen, zodat de andere leden het begrijpelijker vinden dan wanneer zij alleen haar pleidooi houdt.

Ze vertelde dat er twee apart afdelingen over de problematiek gaan maar die moeten met elkaar op dit gebied samenwerken. Mobiliteit en wonen dus en infrastructuur en economie (of zoiets) Het een overlapt het ander.

We hebben de lijst van problemen en antwoorden bij haar achtergelaten die zij gaat doorlezen om zichzelf voor te bereiden.

We hebben het een en het ander toegelicht met behulp van een vaarkaart.

We hebben erbij gezegd dat het gaat om meer dan 100.000 ton gaat.

Haar eerste conclusie was dat er veel te veel versnippering is met openingstijden en pauzes.

Het 24 uur van te voren een brug bestellen werkt niet zeker voor onze buitenlandse collega's. Wanneer een schip 24 uur moet wachten kost het wel 500 euro tot wel soms een vervolg reis aan toe en dan praat je over nog meer gedeerde kosten.

Tweede conclusie is dat de bedieningstijden veel beter afgestemd moeten worden. Dit moet veranderen en de provincie mag het niet afwimpelen dat het een zaak is van de gemeentes zelf of het waterschap

Tenslotte word de infrastructuur ook vanuit de provincie geregeld dus moeten ze dit ook centraliseren. We hebben aangekaart dat het in het kader van het Europese witboek een must is om deze kanalen met brugbediening te verbeteren om tenslotte meer met de binnenvaart te vervoeren dan met vrachtwagens.

Het wegtransport kost de Provincie tenslotte meer geld door de kosten die veroorzaakt worden om de infrastructuur op peil te houden.

Hierbij moet je denken aan wegen herstellen en eventueel omleggen om dorpen en steden te ontlasten van vracht verkeer.

Op de vraag hoeveel schepen er nog kunnen varen hebben we gezegd; op dit moment nog 400 Nederlandse (maar konden niet exact zeggen op Europees niveau).

Voor dat specifieke stuk knelpunten NoordHolland.

We hebben uitgelegd dat de centrale brug bediening op het NH kanaal naar behoren werkt, maar mevrouw Alberts gaf aan niet zo'n voorstander van te zijn van op afstand bediende bruggen, zij is voorstander van de aanwezigheid van personen op een brug.

Ook wist ze dat spoor en binnenvaart nogal eens botsen qua openingstijden van bruggen We hebben het ligplaats- en daarbij behorende parkeerbeleid van Amsterdam aangekaart. Ook hier vond ze dat het wel veranderd mag worden maar gaf aan dat het niet snel zou gebeuren want je zit met allerlei deelraden in Amsterdam.

Bouke gaf al aan dat hij er zo'n slordige 10 jaar mee bezig is maar nog geen resultaten had geboekt.

We hebben een begrijpelijk voorbeeld gegeven van autoafzet plaats in de IJhaven.  
Wel weg rijden maar niet meer aan boord kunnen komen dus parkeren tegen 5 Euro per uur.  
En hebben geopperd een soort kaart of iets te creëren voor de binnenvaart om tegen gereduceerd tarief te kunnen parkeren. We hebben aangegeven dat dit nu al het geval is in Rotterdam.

Ook hebben we duidelijk naar voren gebracht dat Waternet en stadsdeel Zeeburg niet lekker samenwerken i.v.m. de super gladde palen en randen van de Sumatra en Surinamekade waar je op moet stappen om vast te leggen of van boord te gaan.

Hierover heeft Piet al meerdere malen gemaïld en gesproken met Dhr van Baarle van de havendienst. Overigens zijn daar wel toezeggingen gedaan maar tot nu toe zonder resultaat.

Verder nog over de CTA (Container terminal Amsterdam) gehad dat die geprivatiseerd word, en wij hebben aangegeven dat waarschijnlijk CTZ (Containerterminal Zaanstad), wanneer de tweede Coentunnel klaar verplaatst word naar de voormalige CTA terrein.  
Dit gebeurt i.v.m. ruimte gebrek en veiligheid overwegingen( schepen steken uit en moeten rondraaien.

We houden contact en hebben gezegd te proberen dat we (Bouke misschien)de 8stenaar Haarlem gaan waar het rapport van de ASV op de agenda van de Provinciale Staten is geplaatst, en dat we het overzicht van Ron over tonnages van vervoer per schip zullen doen toekomen.

We hadden het idee dat het een vruchtbaar gesprek is geweest tot dusver.

In ieder geval was mevrouw Alberts zeer geïnteresseerd en welwillend en lijken we nu naast ZH ook een goede ingang te hebben in NH en Amsterdam.

Remine Alberts had eerder een notitie van D'66 over de binnenvaart (2006) naar Sunniva doorgestuurd.

Tot zover Piet en Bouke

Vervolg: Reactie op het rapport doorgestuurd naar Remine:

Het moet gezegd; er wordt met veel toewijding en met een positieve blik over de binnenvaart gesproken. Er staat veel in dat ook nu nog van toepassing is. Ik heb maar een kritiekpuntje...ook hierin wordt vooral gekeken naar innovaties en uitbreiding en ziet men de waarde van wat er (nog) is, en wat te doen om dat te behouden teveel over het hoofd. Daarmee bedoel ik natuurlijk de kleinere schepen die wel van deur tot deur vervoeren kunnen, en die niet perse op overslagterreinen zitten te wachten maar meer op goed op de binnenvaart afgestemd beleid (zie de bijlage die ik aan je gestuurd heb met de knelpunten). Maar dat zijn aanvullingen die hier heel goed mee meegenomen zouden kunnen worden. Goed dat je het rapport had. Het zou mooi zijn als dit rapport inderdaad mee zou kunnen lopen. Dan wordt het en/ en.

Sunniva Fluitsma

## Bezoek ledenvergadering Ons Recht / Notre Droit.

Wij zijn vrijdag 28 september jl. naar Luik geweest om de ledenvergadering van Ons Recht/Notre Droit bij te wonen. Waar we in eerste instantie bang voor waren is gebeurd, het was bijna geheel in het Frans en dat was lastig i.v.m. vertalen. We hebben nog wel kort mee kunnen doen met de vergadering met name als het ging over bodemtarieven en dat we in Nederland op veel politieke onwil stuiten. OR/ND wil aantonen bij de verschillende ministers dat de binnenvaartmarkt ernstig verstoord is. Om dit te doen wil men samen met de ASV en La Glissoire een brief opstellen en die versturen naar de verschillende ministers van transport. Hierin wordt dan ook gesteld dat kostprijswetgeving voor de binnenvaart noodzakelijk is. Als die dat willen kunnen andere organisaties ook meedoen met een dergelijke brief (misschien een Duitse organisatie ?) . Wij hebben aangegeven dat ze van de andere Nederlandse organisaties niet veel hoeven te verwachten.

Verder is er op 8 november een gezamenlijke workshop van CCR en Europese Commissie over economische vraagstukken. Daar zijn ook vertegenwoordigers van banken aanwezig. OR/ND wil daar ook bij aanwezig zijn maar de CCR heeft hun niet uitgenodigd. Alleen de ESO en EBU mogen deelnemen vanuit de schipperswereld. Hun voornemen is om schippers te mobiliseren op 8 november om enerzijds aandacht te vragen voor de financiële (financiering) situatie in de binnenvaart en anderzijds dat de CCR meer organisaties erkent als gesprekspartner. Wij hebben aangegeven dat het niet gaat lukken om grote getallen Nederlandse schippers te mobiliseren.

Het was natuurlijk hun vergadering en onze rol bleef beperkt tot gast in hun midden. We hebben in ieder geval niks concreets afgesproken om samen iets op te pakken. het was goed dat we geweest zijn. Dat levert voor beide organisaties een gevoel van interesse in elkaar op.

Ron en Willem



## Gelezen in de Schuttevaer: BBU wil de transitie in

Door Dirk van der Meulen

Met een 'overweldigende' meerderheid van 89% hebben de leden van de Binnenvaart Branche Unie (BBU) zaterdag gekozen voor doorgaan met de transitie naar één binnenvaartbrede brancheorganisatie Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). De duidelijke keus leidde tot positieve reacties van partnerorganisatie CBRB en voorzitter Arie Kraaijeveld van het Transitiecomité.

Er is sinds de Schuttevaer een artikel heeft geplaatst met de titel "BBU wil transitie in" een leuke discussie ontstaan op de Schuttevaersite. Omdat niet alle leden dit kunnen volgen lijkt het me goed hier alle inhoudelijke reacties van de discussie te plaatsen. Tenslotte is het een openbaar medium en moet iedereen er toegang tot kunnen krijgen. Het maakt wel duidelijk wat er zich zoal afspeelt (of juist niet) bij en tussen de bonden. Veel leesplezier.

Reacties in volgorde van binnenkomst:

Aan Dhr. Kortenhorst,

Ten eerste gefeliciteerd, dat u toch 89% van de BBU leden achter u heeft staan.

Ik hoop alleen wanneer u de minister gaat inlichten, dat BLN binnen afzienbare tijd een feit is, gelijk vraagt of ze al een oplossing heeft voor het oordeel die het rapport geeft wat in opdracht van haar is gemaakt door Dhr. Kraaijeveld in april dit jaar.

Namelijk zoals ze zelf schrijven:

Wat is ons oordeel over de marktwerking in de binnenvaart? Vanuit het maatschappelijk gezichtspunt is er reden tot zorg. De markt toont bepaald gebreken. Dit uit zich tot langdurige overcapaciteit, tot afnemende belangstelling van nieuw en talentvol ondernemerschap, vraaggericht optreden. Prijsconcurrentie zonder concurrentie op kwaliteit is uiteindelijk dodelijk voor een sector.

Oftewel vrijemarkt werkt niet in de binnenvaart.

Tot deze conclusie is het Transitie Comité gekomen met medewerking van de watertransport sector in het geheel, uitgezonderd de ASV.

Volgens mij was dit ook een van de tien aandachtspunten voor de binnenvaart waar tot op heden nog steeds geen oplossing voor is gevonden, terwijl wij inmiddels alweer een half jaar verder aan het hobbyen zijn.

Nu weet ik wel dat de BLN zich niet mag/kan bemoeien met de marktwerking, maar de minister moet er toch voor zorgen dat we op een goede manier uit de crisis komen.

Ze heeft tenslotte een hoop geld uit gegeven om tot deze conclusie te komen dan rest nu verder de volgende stap te nemen.

En wat heeft het Transitie Comité hiermee gedaan?

De BBU/BLN/ Dhr. Kraaijeveld moet eens gaan doen waarvoor ze zogenaamd staan. Vind u het ook niet raar dat ze totaal niets doen met het oordeel van het Transitie Comité. En met de brief die mede ondertekend is door uw bond om deze aan de CCR commissaris te geven, Waarin staat dat alle schepen per 2015 aan de nieuwbouw eisen moet voldoen. Zoals een handel bediening voor de kopschroef en nog veel meer. Waarom denkt u dat de wat oudere schepen zoals ik ook bezit nieuwe SI laat maken in 2014?

Daarom maak ik mij zorgen om in 1 branche vereniging te gaan!!!!

MVGR,

Piet Bennik

Begrijp ik dat goed, geen lid, maar wel het hoogste woord wat er met de bijdrage van de leden het eerst gedaan moet worden.

C.de Vette

Ach meneer de Vette, als u nu al begint om kandidaat leden weg te gaan zetten als niet ter zake doend, dan kunnen ze beter het hele BLN. avontuur afblazen, want als ik weet, dat er op voorhand al geen mogelijkheid is tot het mogen laten horen van eventuele bezwaren en of opmerkingen, dan zal ik mij nooit geroepen voelen tot een lidmaatschap van de door u zo geroemde branche vereniging en

ben ik blij dat er nog een ASV is waar de leden het nog steeds voor het zeggen hebben, maar waar aspirant leden ook altijd welkom zijn om hun gedachtegoed te ventileren.

Borealis  
Geachte heer Bennik,

Met enige verbazing lees ik uw reacties. U eist nogal wat van anderen. Het Transitiecomité moet dit..., de minister moet dat..., de heer Kraaijeveld (voorzitter van het Transitiecomité) moet zus....., de BBU en BLN moeten zo.... U mag dat natuurlijk allemaal vinden, daar heb ik geen waarde oordeel over. Maar misschien moet u u zelf ook de vraag stellen "wat kan ik zelf doen?"

Het citaat over de marktwerking in de binnenvaart is beschreven in een rapport dat in opdracht van het Transitiecomité is opgesteld. Uw conclusie dat daar niets mee gebeurt lijkt mij voorbarig.

Waar ik me een beetje aan stoort, is dat u de indruk wekt dat er een brief is die, zoals u suggereert, door de bonden zou zijn ondertekend en waarin staat dat in 2015 alle schepen aan nieuwbouweisen moeten voldoen.

Ik heb daar maar één woord voor: Onzin! Er is geen enkele brancheorganisatie die wetgevende bevoegdheden heeft en haar leden onnodig wil opzadelen met kosten. En ik zeg u, dat als we dat konden, de overgangsbepalingen al lang geschrapt waren geweest. Maar zo eenvoudig werkt het helaas niet in Den Haag, Brussel en Straatsburg. Je moet van goeden huize komen om eenmaal ingestelde regelgeving weer ongedaan te maken.

U bedoelt waarschijnlijk dat in 2015 de tweede fase van technische regelgeving van de ROSR overgangsbepalingen in gaat. En dat daar knelpunten in zitten klopt. Die zijn een tijd geleden al geïdentificeerd en daarover is het nodige te doen.

De organisaties CBRB en BBU zijn samen met de Nederlandse overheid bezig om de knelpunten uit de regelgeving te krijgen. Ook de ASV is daar als aanjager druk mee bezig. Ieder speelt zijn eigen rol in het proces. Aan de overgangsbepalingen hangt een lange historie die het niet makkelijk maakt voor de huidige generatie beleidsmensen om iets veranderd te krijgen. Maar we gaan ervoor! Ook het Nederlandse ministerie is doordrongen van het feit dat niets doen geen optie is. Maar Nederland is slechts één van de Rijnsoeverstaten. Er is al e.e.a. bereikt, maar er moet nog veel meer gebeuren.

Dat lukt alleen maar als er voldoende mensen zijn die het belang inzien van collectief optreden. In je eentje bereik je niets, dat heeft het verleden afdoende bewezen. De leden van de BBU hebben groen licht gegeven voor het oprichten van één belangenorganisatie voor de hele binnenvaart: BLN. Geen geprofileerd meer t.o.v. andere organisaties, maar alleen nog belangenbehartiging en ledenservice. Interne profilering is verloren energie. Net zoals de boeren LTO hebben en de wegvervoerders TLN.

Ondernemers die zich niet thuisvoelen bij BLN kunnen zich uiteraard aansluiten bij een andere organisatie zoals ASV of VEB of VSLB.

BLN i.o. heeft niet de illusie maar wel de hoop dat iedere binnenvaartondernemer zich bij haar zal organiseren. We zullen moeten bewijzen dat we het waard zijn en zo aantrekkelijk worden dat je wel gek bent om geen lid te zijn. Niet-organiseren is je mening verloren laten gaan.

De binnenvaart is een prachtige bedrijfstak met hard werkende ondernemers en werknemers. De versnippering en de openlijke verdeeldheid zorgen er voor dat de binnenvaart in zijn geheel en de particuliere vaart in het bijzonder kansen laat lopen. Als we gezamenlijk onze schouders er onder zetten, kunnen we veel meer bereiken. Eenheid in verscheidenheid!  
Erik van Toor, directeur BBU

@ Dhr. E.van Toor,

U kan de bewuste brief wel wegwuiven als zijnde "onzin", maar u heeft zelf de brief samen met de alle bonden ondertekent.

Alleen heeft u tot op heden nog steeds niets met de brief gedaan.

Om uw geheugen nog eens op te frissen zou ik eens naar de ASV site gaan en onder nieuwsbrief juni 2012, CCR vooroverleg, onder het kopje vooroverleg overgangs regeling kijken.

hier staat duidelijk wat er met deze brief is gebeurd of denkt u dat wat er staat gelogen is?  
Met deze brief word juist tegen deze nieuwe bepalingen geageerd, maar als u deze brief nooit aan de CCR overlegd weet u net als ik dat er heel veel oude en kleine binnenvaart koud weg gesaneerd wordt.

Ten tijd van Kantoor Binnenvaart was u voorstander voor de bepaling om de Oostblokkers te weren.  
Nu u kunt het zelf invullen wat daar van terecht is gekomen.

We weten niet hoe snel we één brancheorganisatie moeten creëren, maar zoals eerder gezegd een oplossing van het rapport laat wel erg lang op zich wachten (waarschijnlijk zolang dat de wat kleinere, oudere binnenvaart weggesaneerd is waar ik ook onder val), inmiddels hebben we heel wat plannen de reveu zien passeren.  
helaas komen we nooit to the point.

Wat ik probeer bij te dragen is.

Zoals u wellicht telkens heb kunnen lezen dat ik probeer mijn concurrenten op allerlei zaken te wijzen.  
Zowel prijs technisch als allerlei voorwaarden en nu de CCR bepalingen.  
Vaak stuit ik dan ook op veel weerstand behalve als ik een discussie in het gangboord aanga, dan zijn ze het met mij eens.  
Helaas gebeurd er niets en blijven we voor niets door hobbyen in het stuurhutje tegen vrachtprijzen van 30 jaar terug.

Mvgr. Piet Bennik

@ P Bennik

Ik heb zojuist de website van ASV eens aangeklikt en het blijkt dus dat er nergens gewag van wordt gemaakt dat de alle overgangs-regelingen per 2015 zouden uitlopen.  
Het blijft dus onzin als u beweerd dat de alle overgangs-regelingen per 2015 ophouden te bestaan,dan kun je wel verwijzen naar een brief waar dit niet in staat,je moet er dan echter mee rekenen dat er mensen zijn die deze onzinnige opmerkingen ook controleren,en de brief dus lezen.  
C.de Vette

Geachte heer de Vette,

U kunt dan wel de heer Bennik uitmaken voor leugenaar en of niet kunnen lezen, maar als u die bewuste ASV nieuwsbrief van juni 2012 goed heeft gelezen, zou u moeten erkennen dat de heer Bennik niet zo'n grote duim heeft als u wilt doen geloven.

Want en dan laat ik u het volgende citaat zien uit de bewuste nieuwsbrief, waar in wel degelijk de door B. genoemde brief wordt aangehaald.

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

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

Dit rapport lijkt er niet te mogen zijn.

Degenen die het hadden wilden het niet aan ons geven

De politici leken niet van het bestaan ervan te weten

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

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

Verder zwijgt men het rapport gewoon dood.

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

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

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

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

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

Daar is de CCR niet op in gegaan.\'

Zoals u hierboven heeft kunnen lezen, bestaat die bewuste brief wel degelijk en het enige wat u de heer Bennik kunt verwijten is het woordje \ "alle\ " dit had beter \ "vele\ " kunnen zijn, maar dat maakt de strekking van zijn betoog niet minder waar.

Dat u daarom iemand voor leugenaar ( dat zijn mijn eigen woorden, welke conclusie ik uit uw reactie trek.) uitmaakt, laat zien dat uw begrijpelijk leesvermogen erg slecht is, of dat u bewust de door B. gedane uitlatingen wenst te bagatelliseren, omdat het u niet zo goed uitkomt, waarom het u niet uitkomt laat zich wel raden, want ook u moet inmiddels wel weten dat wanneer de CCR. overgangsregels gaan eindigen, het wel degelijk het einde betekent voor de kleinere binnenvaart schepen.

Waarom dat het einde is voor de kleinere schepen zoals \ "spitsen\ " heeft nog niet eens te maken met de hoge kosten voor het aanpassen van, maar met de onmogelijkheid tot het voldoen aan, zoals, bijvoorbeeld: Gangboord breedte, afm. van slaapgelegenheden, Deuropeningen en zo zijn er nog veel meer eisen waaraan de bestaande schepen nooit kunnen voldoen, zelfs al zouden er nieuw spitsen gebouwd gaan worden, dan nog kunnen die nooit aan die eisen voldoen en dus is deze deelmarkt middels het CCR. beleid, bij het verlopen van de laatste overgangsbepalingen gewoon uitgeroeid.

Dat de hebzucht onder de Nederlandse binnenvaart ondernemers gigantisch is mag wel duidelijk zijn, dat door deze drang naar persoonlijk gewin een deel van de binnenvaart op de rand van een faillissement staat is bij een groot deel inmiddels ook wel duidelijk, maar dat de CCR. de binnenvaart bedrijven welke in deze crisis nog zelfstandig kunnen overleven, gaat uitroeien door middel van eisen waar niemand bij gebaad zijn, is wel heel slecht te verkroppen.

Dus meneer de Vette, als de BBU. en de CBRB. serieus oog hadden voor het belang van alle binnenvaart ondernemingen, dan hadden ze allang gezamenlijk de noodklok geluid en niet zoals nu, van laat maar komen het raakt onze achterban toch niet.

@ Borealis

EEN GEWELDIG STUK, ZEER GOED VERWOORD. HET IS TE HOPEN DAT BIJ VELEN ALSNOG DE OGEN GEOPEND WORDEN.

L.d.B.

Omdat iedere schipper op de hoogte zou moeten zijn van de feiten plaats ik hieronder de brief, te vinden op de ASV site, waarbij alle bonden gezamenlijk ondertekenden tegen de wijze waarop het bureau K plus V tot haar conclusies is gekomen betreffende de gevolgen van de ROSR eisen. Deze vrief zou samen met het rapport van K plus V aan de minister gestuurd worden, dat is nooit gebeurd.

De Rijnvaartcommissaris, de heer Muller, zegt nergens van te weten. Het ministerie heeft, ondanks een oproep van de ASV de brief niet meegenomen naar de CCR in Straatsburg.

Kortom: net als met het Duitse rapport; als het niet gewenst is doen we net of het er niet is. Nu is hier eens een brief ondertekend door alle bonden (samenwerken wil men toch zo graag?) en zelfs de EVO zegt het te ondersteunen, doet men net of hij er niet is.

WAAROM???

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl/html/rapportkv.htm>

Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven

In aanvulling op het verslag van het OVW van de bijeenkomst 10 oktober 2011, waarin het binnenvaartbedrijfsleven een reactie heeft gegeven op het onderzoek en beleidsadvies van K plus V in opdracht van en aan het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, hierbij een beknopte schriftelijke reactie namen het binnenvaartbedrijfsleven:

- De belangrijkste bevinding is het vaak ontbreken van nut en noodzaak van de regelgeving. De verschillen tussen het ROSR en de Richtlijn 2006/87/EG zijn vanuit het veiligheidsperspectief slecht verdedigbaar.
- Hoeveelheid vervoerde tonnen door schepen in CEMT-klasse 1 en 2 wordt niet herkend en is o.i. onjuist.
- De genoemde consequenties beperken zich tot de impact op de Nederlandse vervoersmarkt en in het bijzonder voor het Nederlandse binnenvaartvervoer. Behalve dat het genoemde percentage mogelijk onjuist is, wordt ook op geen enkele wijze duidelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor de 'BV Nederland', de benutting van de haarvaten in de toekomst en het milieu. Overigens zal het verdwijnen van kleine schepen ook impact hebben op Franse, Duitse en Belgische haarvaten en voor Nederlandse bedrijven die voorzien worden van lading door kleine schepen. (voorbeeld Meneba in Rotterdam)
- Er wordt verwezen naar trends v.w.b. de schaalvergroting en de verwachte afname van de hoeveelheid kleine schepen in eerdere verrichte onderzoeken. Het is de vraag of deze nog actueel en juist zijn. Zie ook het onderzoek van toekomst Flexfleet.
- Er wordt verwezen naar te verwachten trends in bedrijfsverplaatsing, t.g.v. verminderde bediening van bepaalde haarvaten. In de huidige praktijk blijkt er geen sprake te zijn van bedrijfsverplaatsingen, slechts bedrijfssluitingen. Soortgelijke bedrijven komen niet terug aan grotere binnenwateren. Er is dus sprake van een (ongewenste) modal shift.
- In de waterbouw is er geen sprake van bedrijfsverplaatsing. Het vervoer van waterbouw- zand en grind is afhankelijk van de locatie van een waterbouwwerk. In deze bedrijfstak zal, zoals het rapport ook aangeeft de beperkte bediening door kleine schepen van kleine haarvaten problemen opleveren. Het rapport stelt als oplossing het ontstaan van een nichemarkt, bediend door nieuwe schepen. Ten onrechte worden de grote gevolgen van die ontwikkeling voor de vrachtprijs, en de daarbij behorende modal shift naar het wegvervoer niet meegenomen.
- Verwarring van verschillende feiten, namelijk die van het bereiken van de pensioenleeftijd van binnenvaartondernemers en het wel of niet meer in de vaart hebben van de schepen van deze ondernemers ten gevolge hiervan. Door te stellen dat de schepen verdwijnen door de vergrijzing (wat niet zo hoeft te zijn!), wordt de consequentie van het aflopen van overgangsbepalingen in het ROSR voor deze schepen onterecht verzwakt.
- Er zijn vraagtekens bij de financiële data, bijvoorbeeld de opbrengsten van een spits zijn onjuist.
- Het verwijzen naar de tussen de sector en het Ministerie op 5 maart 2009 gemaakte afspraken ontbreekt.
- De consequenties van het aflopen van overgangsbepalingen beperkt zich nadrukkelijk niet tot kleine schepen.
- Er is onvoldoende oog voor het cumulatieve effect van het aflopen van de diverse en meerdere overgangsbepalingen in het ROSR.
- Er is (ondermeer in gekozen oplossingsrichtingen) een onterechte interpretatie van de hardheidsclausule in artikel 24.04, lid 4 van het ROSR. In het ROSR is GEEN koppeling gemaakt tussen de eis van gelijkwaardigheid en de toepassing van de hardheidsclausule. De eis van gelijkwaardigheid is genoemd in artikel 2.19. De in het rapport aangegeven oplossingsrichting van koppeling tussen toepassing hardheidsclausule en eis van gelijkwaardigheid is een onjuiste interpretatie van de regelgeving maar ondermijnt de regelgeving ook.
- Er zijn vraagtekens bij de gekozen 'ZZP-constructie' (overigens een wat ongelukkig gekozen naam). Het ROSR geldt voor de schepen, ongeacht de bemanning die op het schip werkt en verblijft. Deze oplossingsrichting lijkt in eerste instantie sympathiek, in het bijzonder naar de gezinsbedrijven, maar is

binnen het ROSR slecht verdedigbaar. Een dergelijk aanpak vergt een geheel andere koers, namelijk de eisen die bijvoorbeeld met arbeidsbescherming te maken hebben uit technische regelgeving te halen en arbeidsrecht de basis te laten zijn.

- Niet alle analyses v.w.b. het hoge en/of lage risico wordt door ons gedeeld. Bijvoorbeeld de constatering dat er een hoog risico is bij het aspect van lichtdoorlaatbaarheid (tenminste 75%). Deze conclusie wordt absoluut niet gedeeld. De genoemde aanbeveling voor een nader onderzoek onderstrepen we nadrukkelijk. Temeer daar het al geldende regelgeving is.
- Ook het knelpunt geluid verdient nader aandacht. Gezondheidsschade is van meer factoren afhankelijk dan alleen de geluidsdruk. Het gaat dan om o.a. het frequentiebereik en de blootstellingduur. Over het algemeen zijn hoge tonen schadelijker, ook die men niet hoort. Lage tonen (10-20 Hz) leveren minder gehoorschade op. Welke belasting optreedt, is afhankelijk van hoe het schip geluid voortbrengt. Dit is niet of lastig te ondervangen in algemene regels. De norm zou bekeken kunnen worden m.b.t. praktische interpretatie. Het vaststellen van een algemene praktijkregel voor motorbelasting zou een nieuwe meetsituatie kunnen bieden, het gaat tenslotte om het geluidsniveau in de praktijk en niet om een theoretische norm. Een overmatig vermogen kan nodig zijn voor de veiligheid (bijzondere manoeuvres). Een meetprotocol wordt gewenst geacht. Afhankelijk van waar het 'risico' optreedt kan een 'plafond' worden ingesteld waarop gemeten wordt.
- Het belang van duidelijkheid van verlenging van de 'crisishardheidsclausule'. Dit geeft ook tijd voor de internationale discussie die in 2012 over dit onderwerp gevoerd zal gaan worden.
- De eerste aanbeveling uit het rapport: "onderzoek de mogelijkheid tot vereenvoudiging van de bestaande regelgevingsystematiek in CCR-verband, met name het al dan niet hanteren van overgangsbepalingen" bleken alle partijen te onderschrijven. Dat zou betekenen dat eerst de noodzaak van aanscherping van veiligheidsvoorschriften per onderwerp vastgesteld wordt en vervolgens een kosten-baten afweging gemaakt wordt, waarbij rekening gehouden dient te worden met de doelstelling van de CCR-regelgeving. Deze is (zou moeten zijn) het bewaken van de veiligheid in de binnenvaart, en niet de binnenvaart aanpassen aan de laatste stand der techniek. Dit vergt (wederom) een heel lange procedure, die volgt op eerder (in 2001) verricht onderzoek, waarbij is vastgesteld dat de eisen niet gebaseerd zijn op ongevallen die zich voor gedaan zouden hebben. Het veiligheidsaspect is hiermee niet onderbouwd. Zoals in de eerste al opmerking verwoord is nut en noodzaak en het werkelijke veiligheidsaspect vaak ver te zoeken.
- ASV merkt op dat de oorspronkelijke regeling waarbij de aanpassing aan de CCR eisen bij om- of nieuwbouw aan de orde kwam, de meest reële gang van zaken was en zou zijn.
- Verder merkt ASV op dat het niet te verwachten is dat er op korte termijn binnen CCR besluiten te verwachten zijn over een andere werkwijze. Elk land zou haar eigen interpretatie van de regelgeving moeten kunnen toepassen.

Rotterdam, 19 oktober 2011

Lijdia Pater – de Groot, namens

\*ASV

\*BBZ

\*Vereniging van Waterbouwers

\*Kantoor Binnenvaart

\*Koninklijke Schuttevaer

\*Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart

Overigens moet mij nog van het hart dat de heer van Toor geciteerd wordt in een kranteninterview waarin hij toegeeft dat men deze regelgeving heeft ingevoerd om de schepen uit het Oostblok tegen te houden, in verband met de toen op hande zijn de openstelling (val van de muur) van de vaarwegen. Mijn conclusie kan dan niet anders zijn dan dat men de bestaande vloot (kleinere) schepen moedwillig opoffert voor het belang van de vloot (grotere) nieuwbouw.

Dat is toch wel heel erg ernstig!

sunniva Fluitsma

Geachte mevrouw Fluitsma,

Zoals ik al schreef, is het doodzonde dat we onze energie op moeten maken aan profilering t.o.v. elkaar. Daarom ben ik blij met het mandaat dat onze leden hebben afgegeven voor de vorming en oprichting van BLN. Zowel de BBU als CBRB als KSV als ook de ASV willen het beste voor hun leden. Normaal gesproken reageer ik dus niet in het openbaar op aantijgingen die van een collega organisatie komen, maar ik zal nog één keer een korte reactie geven.

1. De heer Bennik schrijft:

quote En met de brief die mede ondertekent is door uw bond om deze aan de CCR commissaris te geven,  
Waarin staat dat alle schepen per 2015 aan de nieuwbouw eisen moet voldoen. unquote

Daarvan zeg ik: dikke onzin. Er is geen brief waarin de bonden aan de CCR commissaris schrijven dat zij vinden dat alle schepen in 2015 aan nieuwbouw eisen moeten voldoen. Er loopt wel een intensieve lobby om de overgangsbepalingen zo veel mogelijk uit de technische regelgeving te krijgen.

2. Het citaat uit een kranteninterview, waarin ik volgens u toegeef dat men deze regelgeving heeft ingevoerd om de schepen uit het Oostblok tegen te houden, kan niet waar zijn. Ik hoef namelijk niets toe te geven waar het gaat om het instellen van regelgeving. Nogmaals: geen enkele bond voert regelgeving in. Wij niet, de ESO niet, de EBU niet, het CBRB niet, KSV niet en ook de ASV niet. De enigen die regelgevend kunnen optreden, zijn overheden. De CCR is zo'n overheid en die heeft de technische regelgeving ingevoerd. De CCR is daar dan ook volledig verantwoordelijk voor. Inmiddels heeft de Europese Unie vrijwel dezelfde regelgeving overgenomen in het Communautair Certificaat, maar er hangen andere termijnen aan de overgangsbepalingen. De bonden hebben de verantwoordelijkheid om overheden te wijzen op onmogelijkheden in de regelgeving en zij moeten lobbyen om die regelgeving verbeterd te krijgen. En dat doen we. En ook de ASV doet dat op dit dossier.

In het interview heb ik de context geschetst waarin de overgangsbepalingen destijds werden voorgesteld.

Ik heb aangegeven dat ik denk dat er achteraf te weinig geprotesteerd is door het bedrijfsleven tegen de toen (eind jaren negentig, begin 2000) in aantocht zijnde overgangsbepalingen, omdat de West Europese binnenvaart zich toen bedreigd voelde door de slecht onderhouden Oost Europese vloot. Ook de ASV is daar toen als volwaardig ESO lid (Europese gesprekspartner van de CCR) volledig bij betrokken geweest. Laat dat helder zijn.

Verder geef ik in mijn eerste reactie aan dat het voor de huidige generatie bestuurders zeer moeilijk blijkt om iets aan de destijds ingevoerde regelgeving te veranderen. Maar ik schrijf ook dat we er voor gaan! En daarom, beste mevrouw Fluitsma, vind ik het erg jammer dat u steeds maar bezig blijft om de ASV af te zetten tegen de BBU. In plaats van naast ons te staan, blijft u tegen ons aan trappen. En dat vind ik verspilde energie die we veel beter kunnen gebruiken om de binnenvaart, groot en klein, hoger op de politieke agenda's te krijgen. Want dat is hard nodig.

Verder reageer ik hier niet meer. Openlijke verdeeldheid is de dood in de pot van de hele binnenvaart. Dat heeft de geschiedenis afdoende bewezen. BBU leden die precies willen weten hoe e.e.a. in elkaar steekt, weten ons te vinden.

Erik van Toor, directeur BBU

Beste Erik,

Ik reageer wel op dit forum en wel omdat ik het belangrijk vind dat er een plek is waar de verschillende meningen elkaar kunnen ontmoeten.

Zo schrijf je bijvoorbeeld: "Er loopt wel een intensieve lobby om de overgangsbepalingen zo veel mogelijk uit de technische regelgeving te krijgen." "

Sorry Erik, maar dat is wel een heel geheime lobby. Want op alle plaatsen waar het kan hoor of zie ik niemand. Zelfs tijdens het binnenvaartverkiezingsdebat, waar ook nauwelijks iemand van BBU of transitiecomité aanwezig was viel het de politici op dat het toch de ASV was die dit constant aan de orde stelde. Dat werd door geen enkele partij tegengesproken. Ook niet door het CDA of de VVD!

2. vervolgens schrijf je: Het citaat uit een kranteninterview, waarin ik volgens u toegeef dat men deze regelgeving heeft ingevoerd om de schepen uit het Oostblok tegen te houden, kan niet waar zijn.

In: BN De Stem - Brabants Dagblad - De Limburger - Dagblad van het Noorden - Eindhovens Dagblad - De Gelderlander - Gooi- en Eemlander - Haarlems Dagblad - Leeuwarder Courant - Leidsch Dagblad - Limburgs Dagblad - Nederlands Dagblad - Noordhollands Dagblad - Provinciale Zeeuwse Courant - De Stentor - Twentsche Courant Tubantia" stond:

"Een stommiteit uit 2002 lijkt de kleine binnenvaart nu de das om te doen. Toen zijn er in Straatsburg strengere Europese eisen opgesteld voor de schepen. De EU ging uitbreiden met Oostbloklanden, in het Westen werd de Oost-Europese schipper gevreesd, vertelt directeur Erik van Toor van de BinnenvaartBrancheUnie."

Kan niet waar zijn?

Vervolgens zeg je: "geen enkele bond voert regelgeving in. Wij niet, de ESO niet, de EBU niet, het CBRB niet, KSV niet en ook de ASV niet. De enigen die regelgevend kunnen optreden, zijn overheden. De CCR is zo'n overheid en die heeft de technische regelgeving ingevoerd. De CCR is daar dan ook volledig verantwoordelijk voor. "

De waarheid is dat die CCR nu juist weer zegt dat ze niets doen zonder " het bedrijfsleven' te kennen. Wie is het bedrijfsleven? Men kent de nautisch technische commissie bij de CCR waar onder andere Gerard Kester aan deelneemt namens....het bedrijfsleven (de ESO) en men kent de Rijnvaartcommissarissen die " namens het bedrijfsleven" hun advies uitbrengen, zoals de wederom benoemde heer Muller.

Toen ik in 2009 in Straatsburg vertelde wat er aan de hand was (daar was jij niet bij, wel de heer Kester en de heer Veldman) was het eerste wat men zei " maar het bedrijfsleven heeft ermee ingestemd".

En zo verschuilt iedereen zich achter iedereen. De Nederlandse politiek noch Europa kan iets doen want " men gaat niet over de CCR", de bonden zeggen " wij maken de regelgeving niet", de CCR zegt " het bedrijfsleven is er zelf mee akkoord gegaan", en zo wast ieder zijn handen in onschuld en is de schipper de dupe.

Je schrijft ook nog

Ook de ASV is daar toen als volwaardig ESO lid (Europese gesprekspartner van de CCR) volledig bij betrokken geweest. Laat dat helder zijn."

Dat is allemaal waar. Maar als de ESO toen net zo werkte als in de jaren dat ik er de ASV mocht vertegenwoordigen dan was het " meeste stemmen gelden" en als je in de minderheid bent heb je je maar aan te sluiten. Het is niet voor niets dat de ASV zich gedwongen voelde uit de ESO te stappen. Inderdaad gebeuren de dingen dan ook " uit jouw naam" .

Ondanks dat heeft de ASV al jarenlang gezegd dat we beter eerlijk halverwege toe kunnen geven dat dat fout is geweest dan maar doorgaan op een ingeslagen weg, ten koste van alles.

vervolgens zeg je : " Verder geef ik in mijn eerste reactie aan dat het voor de huidige generatie bestuurders zeer moeilijk blijkt om iets aan de destijds ingevoerde regelgeving te veranderen. Maar ik schrijf ook dat we er voor gaan! "

Tegen een bestuurslid van de ASV die (nadat ik al 2 maanden eerder had gevraagd om een overleg over een 4-tal punten uit het beleidsplan van de BBU) langs kwam bij een bestuurlijk overleg van de BBU werd ronduit gezegd: " we weten niets van die brief, en wij hebben geïnvesteerd dan moeten jullie dat ook maar doen" . Is dat ervoor gaan?

Dan eindig je alsof ik verdeeldheid wil zaaien. Niets is minder waar, ik heb keer op keer geprobeerd hierin samen te werken.

Maar keer op keer wordt er \" niet thuis\" gegeven

Sunniva Fluitsma

Beste Sunniva en Erik,

Wat is het probleem ? Op inhoud zijn jullie het wel eens. Het schort aan de uitvoering. Daarin kunnen jullie beide wel iets verbeteren. Ik vind de ASV iets te rechtlijnig en overtuigd van eigen gelijk en de BBU zou wel iets meer transparant mogen zijn bijvoorbeeld over die lobby. Ga eens met elkaar praten en stop eens met dit gekissebis.

[of vat je standpunt in 1 alinea samen ]

succes !

anton van megen

Mevr. S. Fluitsma;



Dan eindig je alsof ik verdeeldheid wil zaaien. Niets is minder waar, ik heb keer op keer geprobeerd hierin samen te werken.

Maar keer op keer wordt er "" niet thuis"" gegeven

Zo heeft ieder zijn geloof, overtuiging, en of motivatie.

Maar realiseer nu eens wat de meerderheid in de binnenvaart voor ogen heeft, de vergadering te Kr. a/d IJssel, geeft daar mede richting aan, middels de stemming bleek dat daar de neuzen eigenlijk toch erg goed dezelfde richting opstaan.

En in tegenstelling tot Uw mening, hoe uitgebreid, en begaan met de binnenvaart ten spijt, heb ik en vele gelukkig met mij toch een brede samenwerking voor ogen met of zonder de ASV.

Er bestaan nl. nog z'n 1001 andere belangrijke punten om in de toekomst te behandelen, ondanks dat de meeste, zo niet, allen van ons (ook met name de voorstemmers) begaan zijn met het kleine schip, en de toekomst van de regelgeving betreffende CCR.

Ook de wat door vele de nieuwe(re) schepen worden genoemd komen ooit in een overgangsregeling terecht.

En,, inderdaad denk ik dat door Uw betoog, omtrent het verdeeldheid zaaien, door Uw zelf helaas wordt bekrachtigd.

Jammer hoor.

Maar ja dat is ook een geloof he.

Sjaak van Wijk

Beste meneer van Wijk,

Over de transitie. Ik denk dat de peiling afgelopen zaterdag niet meer is als een indicatie en een mandaat van 162 leden van BBU aan het bestuur om verder te gaan. De weg is nog lang. Maar dat is mijn persoonlijke mening en ga ik verder niet op in.

U heeft natuurlijk gelijk als u zegt dat er nog 1001 dingen te bespreken zijn in de toekomst buiten de CCR overgangsbepalingen. Dat is in mijn optiek een echte brede samenwerking als je als bonden inhoudelijk onderwerpen met elkaar bespreekt.

Maar als je probeert om over een aantal onderwerpen met elkaar om de tafel te gaan en er wordt toegezegd dat dat gaat gebeuren, is het wel erg teleurstellend als ASV als je daar voorstellen voor doet en je wordt afgeserveerd (want zo voelt dat). Dat is m.i. geen invulling aan samenwerking of overleggen met elkaar.

En dan komt er moment dat iemand de noodzaak ziet om ergens mee naar buiten te treden (zoals vorige week ook iemand van het CBOB gedaan heeft). Het is jammer dat het soms nodig is!!

Als het bestuur/directeur van BBU meent dat ik hier onzin schrijf is het hun vrij om het te ontkrachten. Dat kan openbaar of ze kunnen ook bellen/schrijven/mailen. Ik schrijf dit overigens allesbehalve met de reden om verdeeldheid te zaaien, maar openheid en eerlijkheid behoren ook in acht te worden genomen als men wil samenwerken of een transitie ingaat.

Met vriendelijke groet,  
Ron Breedveld

Beste Sjaak van Wijk,

Dat uw geloof in een BLN grenzeloos is was mij inmiddels wel duidelijk, maar dat een groep van 120 personen een overgrote meerderheid van de Nederlandse binnenvaart ondernemers zijn, is wel nieuw voor mij, het is zeker niet representatief voor de totale binnenvaart.

Dat is nota bene nog geen derde van hun eigen ledenbestand, in bepaalde democratische landen waar referenda gehouden worden, zou de uitslag nietig verklaard worden, wegens een te lage opkomst.

Ofwel meneer van Wijk, 120 man afgemeten tegen een dikke 4000 binnenvaart ondernemingen in Nederland is natuurlijk geen getal om arrogant over te doen en een beetje bescheidenheid zou u sieren.

Tevens waarom zal ik moeten geloven dat de meesten van jullie (ook met name de voorstemmers) begaan zijn met het lot van het kleinere schip, tot dusver heeft uw bestuur daar nauwelijks blijk van gegeven, of het zal moeten zijn dat straks een groot deel van hun achterban in de gevaren zone gaat komen.

Tegen die tijd dat het zover is, bestaan de kleine binnenvaart schepen, die nu al in de gevaren zone zitten, niet meer en mag u met uw auto in een file aanschuiven van waar veel lading in zit die voorheen in de kleinere schepen zaten.

En daar zal ik persoonlijk toch voor blijven knokken om dat te voorkomen.

Verder hoop ik, dat de ASV en hun achterban nog heel lang doorgaan met hun rechtlijnigheid en overtuigd blijven van hun eigen gelijk.

Want vertrouwen op een BBU en de CBRB heeft in het verleden alleen maar ellende met zich meegebracht en een fusie tussen die twee organisaties, de KSV Schuttevaer en nog wat ander partijen, in een BLN zal de ellende alleen maar vergroten.

M.v.g.  
Borealis

Beste Anton van Megen,

Je kunt het op inhoud wel met elkaar eens zijn, maar als een van de partijen er geen belang aanhecht, om tot een voor ieder aanvaardbare oplossing te komen, zal je als welwillende organisatie alleen staan en dat is wat er nu verkeerd gaat tussen de organisaties.

De BBU en de CBRB weten donders goed hoe het er voor staat, maar ze weigeren permanent om er daadwerkelijk iets aan te doen en het valse van hun handelen is dat ze met de mond belijden om de overgangsbepalingen van tafel te krijgen, maar in de praktijk interesseert het ze niets, maar het gaat ze net iets te ver om daar ronduit vooruit te komen, want ze weten ook dat een gedeelte van hun achterban dit niet zou accepteren

Ga eens met elkaar praten hoor ik. Dat we dat proberen vanuit de ASV bewijst volgens mij onderstaande brief gestuurd 11 juli jongstleden.

\n 11 juli jongstleden heb ik namens de ASV het volgende geschreven aan de bestuurders van de BBU:

Onlangs heeft er een overleg plaatsgevonden tussen het bestuur en de denktank van de ASV. Tijdens dit overleg is het concept beleidsplan van de BBU, en het voorstel om digitale rondes te houden tussen ASV en BBU, besproken.

Het beleidsplan van de BBU is in de denktank van de ASV positief ontvangen. Dit bevestigt de constatering, die tijdens het bestuurlijk overleg van 10 mei jl. naar voren kwam, dat schippers het op 90% van de dossiers met elkaar eens is.

Om één en ander vorm te geven en een stap voorwaarts te zetten, wil het bestuur van de ASV hierbij een aantal onderwerpen aandragen om te dienen voor een initiërende digitale informerende ronde.

Het lijkt ons een goed begin om daaraan voorafgaande dit te starten met een bijeenkomst waarin we wat kunnen brainstormen over een aantal zaken uit uw beleidsplan. Dit is ook in lijn met de afspraak die ik met de heer Kreuze heb gemaakt om nog eens met elkaar om de tafel te zitten betreffende het CCR gebeuren.

De digitale rondes die daarna kunnen volgen zien wij als een positieve impuls voor de zowel de ASV, als de BBU, om op een groot aantal dossiers constructief samen te werken.

We willen dus (ook gezien het gesprek dat ik met de heer Kreuze heb gehad) een gesprek organiseren waar het beleidsplan van de BBU aan ten grondslag ligt.

Vanuit dat beleidsplan willen we in ieder geval de volgende onderdelen bespreken:

Periode 2012- 2017 specifiek:

- 1.1 structurele overcapaciteit (en hoe daar mee om te gaan)
- 1.3 uitdoven van de vloot schepen
- 4.1 sociaal en economisch
- 4.1.b marktinzicht/ markttransparantie
- 4.1.d laad- en lostijdenbesluit

Wat de ASV betreft mogen alle (overige) punten uit het beleidsplan aan de orde komen, maar het lijkt ons goed aan de hand van deze prioriteiten vast een begin te maken, van waaruit we via digitale rondes verder kunnen werken.

Wij hopen dat u hierop in wilt gaan en zien vol verwachting uw antwoord hieromtrent tegemoet,

Het bestuur en denktank van de ASV

Hierop hebben wij tot op heden nog geen voorstel gehad om dit gesprek te laten plaatsvinden.  
sunniva Fluitsma

@ E. van Toor.

Ik zie dat ik mij inderdaad vergist heb qua CCR eisen.

Maar de brief is boven tafel eindelijk en daar ging het om maar wat gaat U hiermee vervolgens doen?

U probeert hem nog steeds in nevel te verhullen als of hij er niet is.

Maar ik zeg u de tijd dringt er is eerdaags weer een CCR bijeenkomst in Strasbourg!

Word deze brief dan gepresenteerd zoals was voor genomen?

Verder ben ik het geheel met Borealis eens.

@ Sjaak,

Als ik zo de reacties lees van deze site kan je wel voor een brancheorganisatie zijn maar als het zo moet met A zeggen en B doen heeft de hele brancheorganisatie geen zin.

Jammer alleen dat het publiekelijk aan de orde gesteld moet worden maar dat is eigen schuld.

Het geeft wel aan hoe men met de leden omgaat en dan nog durven te roepen dat er weinig schippers bij een bond zitten. Rarara hoe zou dit komen?

Goede vaart nog allemaal voor zolang het duurt!

Piet Bennik  
Geachte Erik van Toor,

Ik heb er over na gedacht of ik wel op uw reactie aan de heer Bennik moest reageren, maar doe het dan toch, want ik vind: dat u, zich presenterend als directeur van de BBU, zich onwaardig opstelt, tegen over een persoon die niet onterecht bang is zijn voortbestaan te verliezen en daardoor heel wat vragen heeft.

Zo stelt u zich de vraag: wat doet u zelf, Dat is duidelijk, De heer Bennik doet als persoon al heel veel, door op een openbaar forum vragen te stellen, gericht aan de organisaties die zich pretenderen, hard te werken aan een oplossing voor een probleem, die hem in zijn voortbestaan bedreigd.

Dat u zich stoort aan: dat B. dacht dat er een door de bonden getekende brief was, waarin staat dat alle schepen vanaf 2015 aan nieuwbouw eisen moeten voldoen, is van uw kant struisvogel politiek.

Het moet u inmiddels duidelijk zijn, dat deze manier van gefaseerd invoeren van deze nieuwbouw eisen alleen maar een financiële uitkleed constructie is.

Eerst de werkzaamheden laten uitvoeren die veel geld gekost hebben en ter compensatie voor de vele uitgaven, als laatst de finale doodsteek.

Of wel 'de eisen welke technisch niet uit te voeren zijn' en die de tot in de puntjes door gerepareerde schepen waarin voor kapitalen is geïnvesteerd en welke voor velen ook nog hun oudendag reserve was, tot sloopobjecten degraderen, want verkopen of gebruiken als woonschip is nauwelijks mogelijk. Zoals u weet moeten ook varende woonschepen vanaf 2018 voorzien zijn van een communautair certificaat en die gaat volgens de zelfde uitkleed constructie, als het Rijnvaart certificaat nu. Alleen hebben die nog wat langer respijt totdat ook voor hen het doek definitief valt.

Dus meneer van Toor, was het maar waar dat in 2015 alle overgangsregels eindigden, dan was het voor iedereen duidelijk waar we aan toe waren en niet zoals nu, het als een zwaard van Damocles boven onze hoofden blijft hangen.

Dat de CBRB en de BBU druk bezig zijn om de knelpunten weg te halen en dat er al het e.e.a. is bereikt zal ik graag willen geloven, maar wat er bereikt is en gedaan word, is voor mij als buitenstander geheel onzichtbaar en lijkt het alsof er helemaal niets gebeurt.

Dan kom ik direct bij uw laatste alinea terecht, waarin u de term "openlijke verdeeldheid" gebruikt, dit komt op mij over, dat alles wat er gebeurt bij de binnenvaart organisaties, achter gesloten deuren moet blijven.

Juist deze vorm van intransparantie, maakt juist dat mensen zich openlijk gaan afzetten tegen deze organisaties die alles in achterkamertjes willen regelen.

Naar mijn idee zou juist transparanter zijn, er aan kunnen bijdragen, dat het weinige vertrouwen wat er is, nog enigszins verbeterd kan worden.

Alleen al de reacties, die op dit krantenartikel zijn gekomen, hebben al meer duidelijkheid verschaft naar de mensen die niet in enig verenigingsbestuur zitting hebben, maar wel indirect belanghebbende zijn.

Dan dat na jaren van onderhandelingen is naar buiten gebracht door de meeste bonden.

Het zou niet slecht zijn, dat alle bestaande schippersorganisaties gezamenlijk een soort van discussie forum zouden opzetten om zo het bondsgebeuren dichterbij de belanghebbende te brengen.

Belanghebbenden zijn natuurlijk niet alleen de leden, (wel dienen de leden op de eerste plaats te blijven staan binnen de vereniging) maar ieder binnenvaart ondernemer, die daardoor ook eerder genegen zal zijn lid te worden van een organisatie, waarvan hij of zij kan zien, dat er daadwerkelijk voor zijn belang word gestreden.

Wat het belangrijkste is, iedereen kan zien welke organisatie het beste is voor zijn of haar belangen.

Zonder dat u verder inhoudelijk reageert, lees ik een reclame advertentie waarom we lid moeten worden van de BLN, maar de door u genoemde redenen zijn juist voor mij reden genoeg om daar afstand van te nemen.

Bij mij rijst dan de vraag, zonder in sprookjes te geloven; Hoe kunt u garanderen dat één brancheorganisatie, collectief de belangen van alle binnenvaart bedrijven kan behartigen. Mede gezien de uiteen lopende belangen, die alleen al tussen klein en groot onverenigbaar zijn. Trouwens, wat zou u er van zeggen als alle politieke partijen in Nederland zouden gaan fuseren, dan spreekt men van een dictatuur en dat is iets wat niemand wil.

Daarom vind ik het wel komisch dat u mede de LTO noemt, want de LTO laat juist zien dat één grote branchevereniging niet zo'n goed idee is. Deze LTO heeft er juist zorg voor gedragen dat de mega stallen volgepompt worden met staatssubsidies en de kleinere boerenbedrijven maar moeten zien hoe ze het roeien.

Of is dat ook het toekomst perspectief voor de binnenvaart? Grote nieuwe schepen bij wie het water nu tot aan hun lippen staat, straks met subsidies laten draaien en de oudere die de CCR bepalingen ternauwernood hebben overleefd het maar laten uitzoeken hoe ze het redden, in een compleet verziekte markt.

M.v.g.  
Borealis

Geachte Heer van Toor,

Borealis verwoord zoals vele schippers het inderdaad voelen met betrekking tot de bonden. Ik had na 1993 geen fiducia meer in de bonden, dit komt omdat ik mij tot op heden toe het gevoel heb gekregen dat we in de maling zijn genomen.

En ja, toen was het waarschijnlijk het meest haalbare.

Alleen ik was jong en het had van mij nog langer mogen duren om het doel te bereiken.

Sinds dat het ministerie geld aan personen heeft gegeven die even de situatie van de huidige binnenvaart in kaart moeten brengen heb ik alweer een nare smaak in de mond.

Eerst een Arie Verberk die ons al in een kranten artikel van VNO/NCW achterlijke Bartje noemt.

Maar hij stelt een wijze raad van drie aan en zegt we moeten een branche organisatie maken die contracten gaat maken met de bevrachters.

Dit is nog steeds te vinden op google als je op verberk zoekt>

Nog even ter oprissing de 10 punten van Arie Verberk

1. Een overkoepeld actiepunt is dat de sector professioneler moet worden en daarmee ook minder opportunistisch, wat een cultuuromslag vergt;
2. Idealiter verenigen alle brancheverenigingen zich in één nieuwe, krachtige brancheorganisatie met veel leden; dit is nu niet realistisch en niet effectief. Als tussenstap wordt één uitvoeringsorganisatie opgericht waar de grote brancheorganisaties bepaalde verantwoordelijkheden aan mandateren;
3. De markttransparantie wordt vergroot door de ontwikkeling van een prijsindex;
4. Er worden samenwerkingsverbanden opgezet met een werkbare governance, verladers worden overgehaald lange termijncontracten te sluiten en er worden 'best practices' uitgewerkt (modelstatuten, economische modellen et cetera);
5. Er vinden een goede lobby en gerichte investeringen plaats om de duurzaamheid van de binnenvaart te promoten en te verzekeren;
6. Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten, waarbij in het bijzonder aandacht wordt besteed aan het verbeteren van planningssystemen, waardoor de betrouwbaarheid van de binnenvaart wordt geborgd;
7. Op onderwijs en scholing vindt een continue beleidsinzet plaats. Concrete knelpunten worden in samenwerking tussen partijen weggewerkt;
8. De binnenvaart vervult een actieve rol in het wegnemen van knelpunten in het containerachterlandvervoer. Er vindt vergaande coördinatie plaats tussen alle relevante partijen om het achterlandvervoer zo optimaal mogelijk te laten verlopen;
9. De focus bij het nader bekijken van de toekomst van het kleine schip moet liggen op de bedrijfsvoering van kleine schepen, waarbij centraal staat dat kleine schepen een renderende exploitatie moeten kunnen voeren;
10. Wijzigingsvoorstellen van regelgeving vanuit de CCR worden vergezeld van een duidelijke onderbouwing en impactanalyse

Volgens mij zijn we na een paar jaar nog niet eens klaar met punt 2 laat staan hoe lang de rest duurt.

En deze word dus ook weer verkeerd geïnterpreteerd zoals je kunt lezen moet er dus één branche organisatie komen die zich wel met de markt bemoeit d.m.v. het maken van contracten met de bevrachters en niet samengaan met bevrachters. Ons word voorgeschoteld dat de branche organisatie zich niet mag bemoeien met de markt! Hoezo die verdraaiing?

Bij punt 9 is haast geboden anders moeten er in de toekomst nieuwe schepen gebouwd worden kleiner dan 1000 ton, want wat er nu van rond vaart heb ik dan al naar de hoogovens gebracht.

Waar ik de meeste moeite mee heb is dat de directeuren van BBU en KSV specifiek eerst ergens op tegen zijn met een bepaalde reden en als de hype weggeëbd is beslissen ze anders en staan ze niet meer achter het standpunt van de leden.

Voorbeeld is nu de brief voor CCR, maar ook de verplichting van het AIS systeem.

Al met al mijn conclusie tot op heden is de directeuren van de organisatie gaan lekker stilletjes bij elkaar zitten en doen wat zij willen en niet wat leden willen.

En als er dan een oplettende binnenvaartondernemer dingen aan de kaak stelt word het als onzin weg gewuifd, maar nog steeds niet toegeven dat de brief al een jaartje in het laatje ligt wat druist tegen punt 10 in van Arie Verberk.

Trouwens hoe moet ik anders mijn mening bekend maken?

Met vriendelijke groeten,

Piet Bennik

Directeur watertransportbedrijf PIEJO BV

Tot zover

## Geachte bestuurders van de BBU,

11 juli jongstleden heb ik namens de ASV het volgende geschreven aan de bestuurders van de BBU:

*Onlangs heeft er een overleg plaatsgevonden tussen het bestuur en de denktank van de ASV. Tijdens dit overleg is het concept beleidsplan van de BBU, en het voorstel om digitale rondes te houden tussen ASV en BBU, besproken.*

*Het beleidsplan van de BBU is in de denktank van de ASV positief ontvangen. Dit bevestigt de constatering, die tijdens het bestuurlijk overleg van 10 mei jl. naar voren kwam, dat schippers het op 90% van de dossiers met elkaar eens is.*

*Om één en ander vorm te geven en een stap voorwaarts te zetten, wil het bestuur van de ASV hierbij een aantal onderwerpen aandragen om te dienen voor een initiërende digitale informerende ronde. Het lijkt ons een goed begin om daaraan voorafgaande dit te starten met een bijeenkomst waarin we wat kunnen brainstormen over een aantal zaken uit uw beleidsplan. Dit is ook in lijn met de afspraak die ik met de heer Kreuze heb gemaakt om nog eens met elkaar om de tafel te zitten betreffende het CCR gebeuren.*

*De digitale rondes die daarna kunnen volgen zien wij als een positieve impuls voor de zowel de ASV, als de BBU, om op een groot aantal dossiers constructief samen te werken.*

*We willen dus (ook gezien het gesprek dat ik met de heer Kreuze heb gehad) een gesprek organiseren waar het beleidsplan van de BBU aan ten grondslag ligt.*

*Vanuit dat beleidsplan willen we in ieder geval de volgende onderdelen bespreken:*

### **Periode 2012- 2017 specifiek:**

- 1.1 structurele overcapaciteit (en hoe daar mee om te gaan)
- 1.3 uitdoven van de vloot schepen <70 meter (en de gevolgen van de CCR regelgeving)

### **4.1 sociaal en economisch**

- 4.1.b marktinzicht/ markttransparantie
- 4.1.d laad- en lostijdenbesluit

*Wat de ASV betreft mogen alle (overige) punten uit het beleidsplan aan de orde komen, maar het lijkt ons goed aan de hand van deze prioriteiten vast een begin te maken, van waaruit we via digitale rondes verder kunnen werken.*

*Wij hopen dat u hierop in wilt gaan en zien vol verwachting uw antwoord hieromtrent tegemoet,*

*Het bestuur en denktank van de ASV*

Op 16 juli ontving ik het volgende antwoord hierop van de heer van Toor

*Dank voor je mailtje. Ons bestuur zal laten weten hoe men e.e.a. wil oppakken. Dat laat ik jullie z.s.m. weten.*

Vervolgens ontving op 24 juli de ASV daarop onderstaand mailbericht van de heer van Toor :

*Op 24 september heeft de BBU haar volgende bestuursvergadering gepland.*

*We hebben dan Teun Muller gevraagd om aan te schuiven, zodat we kunnen kennis maken en afspraken met hem kunnen maken over het over en weer terugkoppelen van CCR dossiers. De heer Muller zal om 16:30 aanwezig zijn.*

*Zou het mogelijk zijn dat één of twee van jullie mensen daarbij aanwezig zijn?*

Daarop was mijn antwoord per ommegaande bevestigend en wel:

*We gaan het in de agenda zetten en ervoor zorgen dat er in ieder geval iemand is, de 24<sup>ste</sup>. In ieder geval bedankt dat je aan ons hebt gedacht in deze.*

Tot zover dit deel van de mailwisseling. De ASV had tot dat moment dus geen antwoord gehad op de uitnodiging om de samenwerking vaste vormen aan te laten nemen. Via het bespreken van de 4 genoemde punten (onder andere) om daarna verder te gaan via digitale rondes. Op 16 september (dus ruim 2 maanden na ons voorstel) ontvingen wij dit bericht:

*Graag informeer ik jullie over onze vergadering van 24 september. Jullie zijn daar ook uitgenodigd om kennis te maken met Teun Muller en om afspraken met hem te maken over de interactie tussen bedrijfsleven en Rijnvaartcommissaris. Teun is om 16:30 uur aanwezig, dus als jullie delegatie er rond 16:00 zou kunnen zijn? Dan hebben we nog wat tijd om met elkaar van gedachten te wisselen over actuele zaken*

Daarop was onze reactie:

*Ik heb je mail doorgestuurd naar de ASV denktank en ik neem aan dat ik op korte termijn te horen zal krijgen wie aanwezig kan zijn.*

*Het is wel jammer dat de datum samenvalt met een overleg OIM over onder andere maatschappelijk verantwoord ondernemen, dat betekent dat er meerdere mensen beschikbaar moeten zijn of er keuzes gemaakt moeten worden.*

*Overigens heb ik nog geen antwoord mogen ontvangen op mijn eerder schrijven van 11 juli jongstleden, ik heb namelijk niet de indruk dat de 24<sup>ste</sup> hier ruimte voor vrijgemaakt is. Dat zou dan betekenen dat mensen van de ASV voor 1 agendapunt (de heer Muller) naar Rotterdam zouden moeten afreizen. Ik weet niet of de betreffende denktankleden daar erg blij mee zijn.*

Het antwoord van de heer van Toor was:

*Als jullie delegatie er om 16:00 uur kan zijn, hebben we een half uur om met elkaar van gedachten te wisselen over de diverse zaken.*

Op 15 september jongstleden heeft de ASV een vergadering gehad en daar hebben wij de aanwezigen gevraagd hoe men tegenover deze vorm van samenwerken staat. De conclusie die het bestuur uit de reacties van de zaal trekt is drieledig:

- 1) We willen gebruik maken van de uitnodiging om met de heer Muller van gedachten te wisselen, de heer Markussen zal op het aanbod van de BBU ingaan namens de ASV.
- 2) Wij willen nu ook graag een moment afspreken (minstens een dagdeel) waarop we werkelijk de genoemde zaken kunnen bespreken.
- 3) Tenzij de BBU dat gesprek niet wil, dan willen we dat graag op korte termijn (binnen een maand lijkt ons een redelijk) weten.

Ik hoop op een positieve reactie uwerzijds en hoop tevens u hiermee voor zover voldoende op de hoogte gesteld te hebben.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de ASV

Sunniva Fluitsma

# Verslag OTNB (Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart) 2 oktober 2012.

Deze keer werd de ASV vertegenwoordigd door Bouke Veltman en Ron Breedveld op het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De volgende onderwerpen stonden op de agenda :

1. De relingplicht.
2. Vrij zicht / dode hoek.
3. Stand van zaken RIS / invoeren AIS.
4. Stand van zaken overgangstermijnen R.O.S.R.
5. Certificering nieuwe categorieën.
6. LNG als brandstof.
7. Wat verder ter tafel kwam

## 1. Relingplicht.

De Nederlandse delegatie wil de tijdelijke aard van de relingplicht velengen. Reden hiervoor is dat er geen gedegen onderzoek is gedaan naar het aantal verdrinkingsdoden in de binnenvaart door de verschillende lidstaten in de CCR. Duitsland zou dit onderzoek doen, maar vinden dit onderzoek onuitvoerbaar vanwege het ontbreken van cijfers en hoe deze te interpreteren. Aan Nederland de taak om cijfers te produceren over de toegevoegde waarde van relingen en of dat opweegt tegen de investeringskosten. De centrale vraag is of relingen de voorgekomen ongevallen hebben kunnen voorkomen. Volgens de Nederlandse delegatie is dit nog niet aangetoond en blijft bij het standpunt dat het verplicht dragen van een reddingsvest een betere maatregel is dan een relingplicht. De relingplicht is in eerste instantie een maatregel die ingevoerd is door de Europese Commissie. Mocht de tijdelijke aard van de maatregel in de CCR worden verlengd, zal dit ook besproken moeten worden in een Europees comité. Hiervoor is nog geen vergaderdatum voor vastgesteld. Voor de volledigheid staat het artikel uit het R.O.S.R hier bijgevoegd :

*4.1 De buitenkanten van de dekken, de gangboorden en de werkplekken, waarbij de valhoogte meer dan 1 m kan bedragen, moeten zijn voorzien van een verschansing of denneboom van elk ten minste 0,90 m hoogte of van doorlopende relingen die voldoen aan de Europese norm EN 711 : 1995. Indien het gangboord een neerklapbare reling bezit, dan moeten*

- a) aan de denneboom tevens doorlopende handrelingen met een diameter van 0,02 tot 0,04 m op een hoogte tussen 0,7 en 1,1 m en*
- b) op goed zichtbare plaatsen aan het begin van het gangboord tekens overeenkomstig Bijlage I, schets 10, met een diameter van ten minste 15 cm zijn aangebracht.*

De overgangsbepaling is op dit moment vastgesteld op 2020. Waarschijnlijk zal bij het omzetten van de bepaling van tijdelijk naar permanent, er geen overgangstermijn aan gesteld worden. Volgens de Nederlandse delegatie is er een vrijwaarding is voor schepen korter dan 55m. Hier gaat de ASV navraag naar doen.

## 2. Vrij zicht/dode hoek.

Er ligt in de CCR een voorstel om het RPR te wijzigen. De regel wordt dan als volgt : de dode hoek van een schip mag niet meer bedragen dan 350 m. Bij gebruik van hulpmiddelen als radar en/of camera's mag dit vermeerderd worden tot 500m. Er is door de CCR een concept dienstinstructie opgesteld om te bepalen wat geschikte hulpmiddelen zijn. Dit zal alleen van toepassing zijn als de dode hoek door o.a. lading meer is dan de gestelde 350 m.

De technische eisen in het R.O.S.R. voor de dode hoek kan ook gewijzigd worden. Op dit moment staat er in het R.O.S.R het volgende :

De dode hoek van een schip mag maximaal 250 meter bedragen, bij een leeg schip met halve voorraden zonder ballast.

Dit zal gewijzigd worden naar :

De dode hoek van een schip mag bij een leeg schip met halve voorraden zonder ballast, 2x de scheepslengte bedragen en ten hoogste 250 meter.

Dit zal dan alleen gaan gelden bij nieuw-, ver- of ombouw. Dit houdt in dat dit niet met terugwerkende kracht van toepassing is op bestaande schepen, behalve bij ver- of ombouw. **Dit is nog geen definitief besluit.**



De regelgeving voor de dode hoek blijft beperkt tot het vrije zicht vooruit. Over de zijdelingse dode hoek wordt binnen de CCR verder niet gesproken. Wanneer deze wijzigingen precies van kracht worden is nog niet bekend en officieel is er nog geen besluit genomen. Afhankelijk van het tijdspad wil men beide wijzigingen gelijktijdig invoeren. Of dit lukt is de vraag vanwege het feit dat de technische eis eerst besproken dient te worden in een Europees comité.

### **3. Stand van zaken RIS / invoering AIS.**

Om te voorkomen dat de CCR bij de invoering van AIS en ECDIS voor dezelfde problemen komt te staan als bij de invoering van verplicht melden, is er een coördinatiegroep opgericht onder leiding van dhr. Stuurman van Rijkswaterstaat. De invoering/verplichting van AIS en ECDIS is in september (zie verslag AIS bijeenkomst) door rijnsvaartcommissaris Ten Broeke met de ASV en BLN i.o. besproken en zal hun op de hoogte houden van verdere ontwikkelingen. Een besluit over een AIS en ECDIS verplichting is, in principe, niet voorzien voor het voorjaar van 2013.

Er is nog even gesproken over de haven van Antwerpen waar instanties een aantal problemen tegenkomen nadat zij AIS verplicht hebben ingevoerd in de haven.

### **4. Stand van zaken overgangstermijnen R.O.S.R.**

Aan de hand van het KplusV rapport wil de Nederlandse delegatie allereerst zes overgangsbepalingen, die al in werking zijn, binnen de CCR bespreken en/of aan een nader onderzoek onderwerpen. Vanwege de hardheidsclausule en de geldigheidsduur van het certificaat hebben de meeste schepen nog niet aan deze bepalingen hoeven te voldoen. Deze zes bepalingen hebben als einddatum 2010. De Nederlandse delegatie wil dit opschorten zolang er nog over gesproken wordt binnen de CCR. De bepalingen waar het om gaat zijn :

- Gekleurde ruiten stuurhuis.
- Ankeruitrusting/Ankergewicht.
- Eisen aan luiken.
- Eisen aan lieren.
- Eisen aan de alarminstallaties. (dag passagiersschepen).
- Brandveilige/brandwerende compartimentering (hotelschepen).

Daarnaast wil de delegatie van een aantal bepalingen de tijdelijke aard niet verlengen en deze zullen dan definitief worden. Om welke bepalingen het precies gaat is ons nog niet duidelijk. Er wordt vanuit de Nederlandse delegatie aan het bedrijfsleven gevraagd om bij de te bespreken bepalingen een inhoudelijke bijdrage te leveren.

De ASV heeft navraag gedaan of de crisishardheidsclausule wordt verlengd. Deze clausule eindigt eind dit jaar en zal niet worden verlengd. De CCR is van mening dat de crisis voorbij is en ziet geen noodzaak om de crisishardheidsclausule te verlengen. Naar schatting zijn er, in Nederland, 400 beroepen gedaan op de hardheidsclausule.

De ASV heeft de brief 'reactie vanuit het bedrijfsleven op het KplusV rapport' opnieuw proberen in te brengen en gevraagd of de Nederlandse delegatie de brief meeneemt naar de CCR. Om tactische redenen ziet men daar vanaf. Men vreest dat met het inbrengen van de brief het doel van het KplusV rapport, om de discussie op gang te brengen binnen de CCR, niet bereikt kan worden.

Al met al zal er op korte termijn weinig veranderen op dit dossier.

### **5. Certificering nieuwe categorieën schepen.**

Na 2018 moeten onder andere ook varende werktuigen, langer dan 20m voorzien worden van een Certificaat van Onderzoek. De Commissie van Deskundigen vraagt of eigenaren van vaartuigen die het betreft hierop willen anticiperen en voor het verstrijken van de gestelde datum een certificaat willen aanvragen. Dit vraagt men om wachtlijsten te voorkomen. De heer Veltman merkte hierbij op dat de kosten hier ook een rol in spelen. De kosten zijn dermate hoog, dat het logisch is dat velen wachten tot het laatste moment.

## **6. LNG als brandstof.**

Bij de CCR zijn wederom verschillende aanvragen binnen gekomen voor de certificering van schepen die varen op LNG. De Nederlandse delegatie is terughoudend in het uitgeven van certificaten. Men ziet het varen op LNG op dit moment voornamelijk als een proefproject en moet één en ander nog besproken en geëvalueerd en besproken worden binnen de CCR. In het vorige OTNB meldde de Nederlandse delegaties het volgende over de toepassing van LNG:

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

## **7. Wat verder ter tafel kwam.**

De ASV heeft dit moment aangegrepen om een aantal zaken naar voren te schuiven. Er is gevraagd om alleen vaart op de Westerschelde mogelijk te maken. De aanwezigen namens het ministerie hebben daar geen zeggenschap over en vragen de ASV om een voorstel met onderbouwing uit te werken en rechtstreeks, of via hun, te sturen naar diegene die er zeggenschap over heeft.

Er is gevraagd hoe de verschillende controlerende instanties met elkaar communiceren over gecontroleerde schepen en wat de richtlijnen zijn voor welke instantie welke controles houdt. Op dit moment wordt er gewerkt aan twee systemen waarin gecontroleerde schepen worden geregistreerd die alle instanties kunnen inzien. Rijkswaterstaat en de verschillende havenbedrijven zijn in beginsel belast met de controles die samenhangen met bestuursrecht. Het KLPD zal zich beperken tot controles op het gebied van strafrecht. Er zijn uitzonderingen waarbij de KLPD kan besluiten om op bestuursrecht te controleren. Tijdens het OTNB werden er een aantal genoemd.:

- Voor de opleiding van agenten.
- Bij verdenking van overtredingen.
- Bij gezamenlijke controleacties met andere instanties.

Over dit onderwerp is het voorstel vanuit het ministerie dat de ASV navraag doet bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De ASV heeft gevraagd naar de ontwikkelingen/voorstellen i.v.m. zone 2 Joint Work Group (JWG), maar daar was nog niets concreets over te melden. Om te voorkomen dat er onverwacht rare eisen komen blijft de ASV dit onderwerp aanhalen.

Als laatste heeft de ASV voorgesteld om de maximale afmetingen van kanaalspitsen in het R.O.S.R. Te verruimen. Ook hiervoor geldt dat de ASV gevraagd wordt om een uitgewerkt voorstel in te dienen.

## Wat is het stil!!

Verslag binnenvaartdebat 15 augustus 2012

Woensdag 15 augustus was er een debat over de binnenvaart, georganiseerd door de BVB waar 6 politieke partijen aan meededen. De SP (Farshad Bashir), ChristenUnie (Frank Visser), SGP (Elbert Dijkgraaf), CDA (Sander de Rouwe), PvdA (Altje Kuiken) en VVD (Ingrid de Caluwe).

Van te voren was aangegeven dat de aanwezigen mee konden debatteren dus dat beloofde een mooie middag te worden. ,

Helaas was het aantal aanwezige schippers bedroevend laag, en zo dreigde het debat dus wederom OVER de binnenvaart te gaan, en zou er helemaal niet DOOR de binnenvaart gesproken zijn.

Dat maakte dat wij als (5!) aanwezige ASV-ers het op ons namen om dan maar een grote rol te spelen in het debat. De anderen waren er immers niet.

Veel schippers bleken niet van het debat op de hoogte te zijn. Het heeft dan ook nauwelijks in de kranten gestaan dus dan weet je dat de opkomst laag zal zijn.

Waarom heeft de BVB dat zo aangepakt ?

Tijdens het debat moest duidelijk worden wat wij in de komende jaren van de diverse politieke partijen konden verwachten. Er waren zo'n 90 aanwezigen waarvan er slechts 7 het mooie beroep van schipper uit bleken te oefenen.

Maar als je als schipper dacht, nu kan ik hier duidelijk maken waar mijn problemen zitten en begrip vragen voor mijn situatie kreeg je al bij de opening een koude douche te verwerken. Kees de Vries opende het debat namelijk met de mededeling dat het om de "Binnenvaart in het geheel" zou gaan en NIET om de individuele schipper.

Tja, wat willen we horen? Dat 25 faillissementen wel meevallen, zoals de BVB voor de televisie weet te vertellen. Dat het er dus helemaal niet toe doet als jij je schip laat slopen omdat er niets meer voor betaald wordt? Dat het niet interessant is dat je je pensioen kwijt bent? Of dat het niet uit maakt dat je eeuwig door moet blijven varen op een grote nieuwbouwer omdat je nu eenmaal jezelf niet failliet mag laten verklaren, schulden op schulden stapelend? Wat willen de politici horen? Dat Nederland wel het grootste marktaandeel van de binnenvaartvloot van Europa heeft....dat is iets om trots op te zijn....toch? Doet er niet toe ten koste van al dat menselijk leed?

Tijdens het debat konden alle politici hun woordje doen waarbij een ding heel duidelijk werd: Die CCR regels....dat vindt nu werkelijk iedere aanwezige partij toch wel te gortig. De heer Dijkgraaf trok daarbij het boetekleed aan namens de politiek in het algemeen. "we hadden ons niet moeten verschuilen achter het feit dat we niets in te brengen hebben bij de CCR, We hebben een eigen verantwoordelijkheid" En daar waar de VVD lovend sprak over het feit dat de hele binnenvaart zich aan het organiseren is tot een organisatie waar makkelijk dingen mee af te spreken zijn, gaf dezelfde heer Dijkgraaf aan dat er een gevaar bestaat van het niet meer horen van specifieke geluiden.

Gelukkig hielden de politici zich dus helemaal niet aan die opdracht van Kees de Vries en gingen onmiddellijk over op de individuele situaties. De aftrap verricht door Farshad Bashir die duidelijk de belangrijkste knelpunten aanhaalde: de CCR regels, de infrastructuur, de (oorzaak en gevolg van de) crisis.

Daarna dachten wij dus dat we eventueel een vraag konden stellen of iets dergelijks maar zo bleek de opzet niet te zijn.

Wel werd het woord gegeven aan de politici die ieder op de beurt konden zeggen wat ze wilden, en kreeg her en der iemand in de zaal de microfoon, maar als wij iets wilden zeggen moesten we dwars door het debat de aandacht trekken anders kwamen we niet aan het woord. Dat heb ik persoonlijk als heel erg vervelend ervaren, dat er zo weinig structuur in het debat was. Een hand opsteken bleek geen enkele zin te hebben, maar het maakt wel dat er geen ruimte is voor nuance in het debat.

Wat ook heel vervelend is, is dat je iedere keer maar moet blijven roepen "niet waar". Want zo doet men nog steeds of "de sector" de oplegging wilde (CDA) en alleen de NMA dat tegengehouden heeft. Maar als je het rapport van de SP "de schipper aan het woord" leest zie je dat er helemaal geen

draagvlak voor was onder de schippers. Het is net reclame. Als je iets maar blijft roepen wordt het vanzelf als "waar" ervaren. Dus moet je wel iedere keer (heel onaardig) "niet waar!" roepen.

Een duidelijk gewonnen punt in het debat: die CCR regels staan nu bij ALLE partijen ter discussie. Daar mogen we onszelf wel voor op de schouder kloppen. Maar of het op tijd is?

De crisismaatregelen blijven wel een moeilijk verhaal. Toegeven dat de Vrije markt niet werkt...het valt niet mee. Tegelijkertijd valt mij op dat er verder eigenlijk geen voorstellen gedaan worden dus dat geeft dan weer een extra kans (?)

Inhoudelijk:

Dat de SP zich uitsprekt in de trant van de ASV is niet verbazingwekkend. De manier waarop was krachtig; een sterk en evenwichtig verhaal waar goed naar geluisterd werd.

Er kwam daarna ondersteuning vanuit de SGP en de ChristenUnie. Wij hadden voorafgaande aan het debat een gesprek met Frank Visser (Christen Unie) en hij heeft echt heel goed geluisterd en lijkt zich in te willen leven in de positie van de particuliere schipper. Dat kon je ook merken aan zijn reactie tijdens het debat. Ook Elmer Dijkgraaf (van de SGP) kon zich in ieder geval goed in leven en toonde lef om de eigen politieke verantwoordelijkheid te erkennen, vooral in het erkennen van een te lakse houding wat betreft de CCR regels. Daarbij werd uitgesproken dat de politici zich niet hadden moeten verschuilen achter "daar gaan wij niet over" Men spreekt uit dat de politiek in deze ook een eigen verantwoordelijkheid heeft, dat voelt als een verademing.....eindelijk!

We hebben afgesproken met de Christen Unie (telefonisch) contact te houden. Dus dat biedt perspectief.

Het zou ook fijn zijn als de SGP de sterke teksten eens in een AO zou uitspreken, daar zijn ze echter tot nu toe niet op verschenen, dus daar gaan we ze op aanspreken in de toekomst..

Mevrouw Kuiken, van de PvdA heeft de binnenvaart voor het eerst in haar portefeuille dus er was veel nieuw voor haar. Zij wil vooral inzetten op innovaties en dergelijke (waar hebben we dat vaker gehoord?). Zij bleek ons pamflet nog niet ontvangen te hebben dus dat hebben we gegeven. Zij zou graag eens meevaren om wat ideeën op te doen over de binnenvaart.

Misschien een idee om haar uit te nodigen voor de eerstvolgende ASV vergadering.

Mevrouw Kuiken (PvdA) is een nieuw gezicht in dit geheel. Zij denkt alle problemen in de binnenvaart te kunnen oplossen met innovatieve ontwikkelingen. Wat en hoe precies, dat is helaas niet duidelijk geworden.

Het was prettig om te merken dat de heer Visser (Christen Unie) zich goed kon verplaatsen in de situatie van de particuliere schipper. Hoewel hij niet in alles dezelfde oplossing zag als Farshad Bashir (bodemtarieven, daar kon hij niet meteen achter gaan staan) was het wel duidelijk dat hij de huidige gang van zaken (ook zoals de vrije markt nu werkt) ter discussie wilde stellen.

De heer de Rouwe (CDA) daarentegen vindt toch maar steeds dat de markt "zijn werk moet doen", en blijkt zeer tevreden over het beleid dat de afgelopen jaren gevoerd is. Dat is wel opvallend want hij geeft wel toe dat de binnenvaart in een structurele crisis zit, hoe is dat dan mogelijk zou je zeggen, als dat beleid zo goed was?

Daarnaast moeten we vooral samenwerken en tot zijn grote vreugde ziet hij al veel samenwerking bij de BBU in de binnenvaart.

De heer Dijkgraaf blijkt een goede spreker waarbij hij de schippers zeker een hart onder de riem stak, met zijn begrip voor onze situatie. De binnenvaart zou er zeker bij gebaat zijn als hij zijn redenaarskunst ook op een AO zou laten zien. Wij hopen dan ook dat hij in de toekomst de weg naar de binnenvaart AO's zal weten te vinden.

De laatste van de sprekers was mevrouw de Caluwe (VVD) die er toch erg van overtuigd lijkt dat de schippers alleen maar vragen om een grote zak met geld dus die heeft in ieder geval ons pamflet niet gelezen (heb ik haar wel opgestuurd).

Dat dwong ons uiteindelijk om te zeggen dat de enige die over een zak met geld praatte mevrouw de Caluwe zelf was.

Persoonlijke noot:

Waar ik zelf heel moe van wordt is dat gehamer op die eenheid in de binnenvaart. Zelf zitten ze toch ook met 6 verschillende denkbeelden achter die tafel! En je ziet wat er van komt. De BBU (of BLN) doet inhoudelijk helemaal niets. Ze nemen geen standpunt in en ontplooiën geen enkel initiatief. Dat kan ook niet want alle tegenstrijdige belangen zijn "verenigd" in die ene BBU. Ze zijn er niet eens op de CCR vooroverleggen.

Het blijft eeuwig zonde dat we niet eens gewoon binnen de binnenvaart een uitgebreid debat hebben gevoerd over deze onderwerpen. Dat is ook de ASV niet gelukt.  
Sunniva

PS de heer de Korte was ook aanwezig en wil ons er voortdurend op wijzen dat hij een mooie samenwerking ziet tussen VVD en SP.

We zijn benieuwd.

## Verlag AIS bijeenkomst 11 september 2012.

Op uitnodiging van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat zijn Ger Veuger en Ron Breedveld namens de ASV aanwezig geweest bij een bijeenkomst over het verplicht invoeren van AIS. In een kleine setting waren namens IenM dhr. Ivo ten Broeke en Paul van Gurp aanwezig. De andere brancheorganisaties (die Kees de Vries vertegenwoordigd) werden vertegenwoordigd door Kees de Vries en Henk van Laar.

Doel van de bijeenkomst was om de sector de stand van zaken mee te delen binnen de CCR en onze mening te horen over een verplichting van AIS, en daarnaast de verplichting van ECDIS kaartsystemen. In de bijeenkomst, die twee uur duurde, zijn veel zaken ter sprake gekomen.

RWS in Nederland had zich voorgenomen om over te gaan tot verplichting van AIS als circa 70% van alle schepen uitgerust waren met AIS. Ze schatten dat het op dit moment meer dan 90% is. Binnen de CCR gaat op korte termijn gesproken worden over randvoorwaarden die horen bij de verplichting van AIS. Hierbij moet men denken aan de technische uitrusting (de blauw bordfunctie, de satellietkompas en de DPGS aansluiting zijn 'geparkeerd' in de discussie) en de te verzenden informatie (dat beperkt blijft tot een aantal verplichte basisgegevens).

De andere organisaties hebben het standpunt ingenomen dat AIS alleen goed gebruikt kan worden als iedereen het heeft. Als ze goede afspraken kunnen maken met de overheid en verschillende randvoorwaarden worden opgesteld verwelkomen zij een verplichting van AIS. De ASV is van mening dat als bijna iedereen het al heeft zorgt een verplichting alleen voor extra regellast en kan bij voorbaat niet worden uitgevoerd als de privacy niet goed geregeld is. Tevens hebben wij gesteld dat bij een verplichting de suggestie nog meer wordt gewekt dat het veilig genoeg is om op blind te varen als of het veilig zou zijn terwijl we nog ongeveer 3 tot 4 % valse meldingen zien en dan mag je niet suggereren dat het veilig is. Wij vonden hierbij geen steun van de andere organisaties. De andere organisaties willen de privacy waarborgen door een internetsite op te tuigen (betaald door RWS) die beperkt toegankelijk is en alleen gegevens bevat die de schipper/eigenaar beschikbaar stelt. Volgens de ASV is dit niet het middel om andere sites te bestrijden vanwege het feit dat radioamateurs alsnog vrij toegang blijven houden. Het OM gaat ook niet optreden tegen deze sites (zoals marinetraffic) ondanks verschillende afspraken om de privacy te waarborgen. De enige optie is om als individu een klacht in te dienen bij het college bescherming persoonsgegevens. De ASV heeft voorgesteld om de uitzendradius van AIS aan boord te verkleinen tot 4 á 5 kilometer om het voor radioamateurs veel moeilijker te maken de gegevens uit de lucht op te vangen.

Of AIS altijd aan moet blijven blijft een punt van discussie. Het gaat dan om de doelen waar men AIS voor wil gaan gebruiken in de toekomst. Voor het verkeersmanagement van RWS is het niet noodzakelijk om de transponder altijd aan te hebben staan als het schip stilligt. Voor toekomstig ligplaatsenmanagement waarschijnlijk wel, al kunnen daar ook alternatieven voor gezocht worden. Ook voor het moment dat AIS uitvalt tijdens de vaart is nog geen passende regeling getroffen. De andere organisaties denken dat er een tijdspan moet worden vastgesteld waarin het betreffende schip de transponder laat repareren. Het niet verplicht stellen is de beste oplossing volgens de ASV.

De Nederlandse delegatie wil de koppeling van AIS met ECDIS niet verplichten en zal dit niet overnemen in het BPR als de CCR besluit dit wel te verplichten. Alle organisaties aanwezig zijn het erover eens dat er aan een verplichte ECDIS teveel regelgeving en overheidswerk verbonden is.

Buiten de ASV denken de andere organisaties dat dat bij AIS niet het geval zal zijn.

Kortom, er valt nog veel te regelen en te bespreken op het gebied van AIS. Voor en na de CCR comitévergadering van 16 oktober zal het ministerie en RWS dit nog nader contact opnemen met de sector. Of er in de eerstvolgende plenaire vergadering van de CCR een besluit wordt genomen over het verplicht invoeren van AIS is nog niet bekend.

Ron Breedveld