



# NIEUWSBRIEF

Algemeene Schippers Vereeniging

## Inhoud nieuwsbrief oktober 2013

- 1 Voorwoord
- 2 Verslag ledenvergadering
- 3 Rede
- 4 CCR petitie
- 5 Verslag denktankoverleg
- 6 Visie op Poolvorming
- 7 Brief spitsluiting
- 8 Franse subsidie voor transport over de weg
- 9 Verslag ACM
- 10 Verslag DLC congres door de ogen van Ron
- 11 Verslag DLC congres door de ogen van Piet
- 12 Verslag TNO onderzoek

## Voorwoord

De CCR 200 jaar oud viert feest.....de schippers kijken moedeloos toe.

Niets verandert er aan de regels van deze CCR, hoe onzinnig ook  
Niets verandert, ze blijven zitten in hun ivoren toren, en heersen en verzinnen  
Niets verandert, ze hoeven niets te onderzoeken en te bewijzen  
Niets verandert, het is niet terug te verdienen dus te duur  
Niets verandert aan de crisis wel een hoop bla bla bla  
Niets verandert aan de antwoorden van de minister op al die problemen  
Niets verandert aan de houding van banken. Ja, op TV roep je 't loket is open maar...  
Niets verandert bij de ACM, (NMa), niet voor rede vatbaar  
Niets verandert, oplichters worden nog steeds beloond  
Niets verandert, harde werkers worden slecht beloond  
Niets verandert, schippers moeten steeds harder sneller efficiënter werken  
Niets verandert ... En als 't even weer goed gaat? Wordt er zo weer opnieuw gebouwd!  
Niets verandert...Nu wil men ons laten geloven dat we niet schoon zijn

Waarom niet luisteren naar goede argumenten?  
Waarom kon Nederland niet op het Belgische Koninklijk Besluit de crisis aanvragen?  
Waarom heeft Nederland een slecht plan neergelegd toen de crisis 5 jaar geleden werd  
aangevraagd?  
Waarom komt men nu met poolen? Als je een systeem bedenkt kom dan echt met iets!  
Waarom steelt de EVO € 1 miljard van schippers en scheidt daar over op?  
Waarom heeft niemand het er over dat banken nieuwbouw zo gestimuleerd heeft?  
Waarom geven ze schippers zoveel hypotheek?  
Waarom laten de banken deze wanbetalers de markt al zo lang verzieken?  
Waarom bedachten ze niet dit komt zo niet goed?  
Waarom mag de CCR zo ondemocratisch zijn?  
Waarom niet een schipper in deze club?  
Waarom vindt deze CCR dat de binnenvaart niet veilig is?  
Waarom heeft de CCR zo'n macht?  
Waarom wil men ons laten geloven dat we niet veilig zijn?  
Waarom wil men ons laten geloven dat we niet schoon zijn?  
Waarom woon ik niet in België daar lijken ze wakker te zijn?

Moedeloos gaat de schipper door, als door dikke mist, je had los gegooid dus moet je door en je bent  
op jezelf aangewezen je wordt niet geholpen en verwacht vooral geen steun

Maar.....

Daarom bent u lid van de ASV die blijft schoppen tegen dichte deuren  
Daarom blijft de ASV elke vergadering aanwezig hoe moeilijk ook  
Daarom verzinnen we petitie's ( vuilnis en tegen CCR)  
Daarom steunt de ASV Ons Recht  
Daarom zijn wij tegen poolen  
Daarom blijven wij argumenteren  
Daarom is er een denktank  
Daarom zijn wij voor het aanmelden van de crisis  
Daarom wilden wij Bouke Veltman in de CCR  
Daarom hebben wij Sunniva Fluitsma als voorzitter

**Daarom bent u lid van de ASV.**

Esther Lubbers

# Verslag ledenvergadering van 12 oktober 2013

## Opening

Bouke Veltman, technisch voorzitter van deze dag opent de vergadering om 10.55. We hebben een volle agenda dus word er geprobeerd op de vergadering strak en volgens tijdschema te laten verlopen. Er zijn verschillende mensen uitgenodigd voor het openbare gedeelte van de vergadering. Sunniva Fluitsma is de nieuwe voorzitter van de ASV nadat Willem Stam zijn periode in het bestuur er op zat. De denktank werkt nog steeds naar volle tevredenheid. Vanmiddag gaan we voor de pers officieel afscheid nemen van Willem Stam en nu voor de leden. Sunniva Fluitsma bedankt Willem met wat anekdoten voor zijn inzet voor de vereniging en overhandigd enkele kado's. Willem Stam bedankt de leden en zegt dat hij zich altijd zeer vertrouwd heeft gevoeld in het bestuur van de ASV.

## Goedkeuring notulen vorige vergadering

Op pagina 5 word de naam Elly verkeerd gespeld dit moet zijn Ellie. Verder is de voorgestelde volgorde voor problemen op de Westerschelde het meest ideaal maar een andere volgorde mag ook. Verder worden de notulen goedgekeurd en word de notulist bedankt.

## Goedkeuring agenda

De agenda wordt goedgekeurd.

## Mededelingen

Het bestuur is eigenlijk te klein om goed te kunnen functioneren. Wanneer iemand ver weg ligt met zijn schip of helemaal niet kan komen is dat al snel een probleem. Gelukkig hebben we een denktank die kan bijspringen maar het zou beter zijn wanneer het bestuur zelf naar de diverse overleggen kan. Er word tegenwoordig natuurlijk veel via de mail besproken maar er zou toch vaker fysiek met elkaar gesproken moeten worden. Ger Veuger meldt dat er altijd een gebrek aan bestuursleden is geweest en dat is niet alleen in de binnenvaart maar dat is bijna overal. Het is van belang dat mensen zich inzetten voor de ASV anders gaat niets gebeuren.

## Bestuursverkiezing

Benjamin Lubbers heeft zich kandidaat gesteld voor het bestuur. Hij wil zich graag inzetten voor allerlei activiteiten en vooral voor de ledenwerving.

Jos Evens en Ger Veuger vormen de stemcommissie. Alle aanwezige leden zijn akkoord, dus Benjamin Lubbers treedt toe tot het ASV bestuur.

Benjamin Lubbers is samen met Nico van Dijken de kascontrolecommissie. Wanneer je in het bestuur zit kun je niet in deze commissie zitten dus moet er een nieuw lid komen voor deze commissie. Ger Veuger meldt zich daar voor aan en Piet Bennik is reserve.

## Verslag denktankvergadering in juli.

Er is een vergadering geweest met de denktank / bestuur hieruit zijn enkele dingen naar voren gekomen waar we ons voor moeten inzetten.

- Er moet meer naar buiten worden uitgedragen dat de banken meer naar het algemeen belang moeten kijken dan alleen naar het individu.
- Er is geen vrije markt, dat werkt ook niet in de binnenvaart. We moeten niet zeggen als de vrije markt echt vrij is dat het dan wel gaat werken.
- In België gaat het maken van een wet die het verbiedt om onder de kostprijs te varen langzamer dan gedacht maar de intentie om er uit te komen is er. Er is wel druk van andere landen om dit niet te doen. Vanmiddag horen we daar meer over van de vertegenwoordiger van Ons Recht.
- Diversiteit is belangrijk voor de vloot. Nu denkt men alleen maar groot. Als men het heeft over crisismaatregelen dan praat men alleen over 86 meter en groter. Over kleinere schepen word helemaal niet nagedacht.
- Er moet een reservecapaciteit zijn in de binnenvaart maar deze moet wel betaald worden.
- De vakpers publiceert wel over de ASV en de binnenvaart en ook met de regionale pers wil het wel eens lukken. Maar de landelijke pers zou ook meer geïnteresseerd moeten worden in de binnenvaart. Tot nu toe wil dat nog net niet lukken.
- Er was een pamflet gemaakt tegen de CCR regels, dit is nu een petitie geworden. Wordt later besproken.

## Wervingpamflet

Ron Breedveld vertelt over wervingpamflet. Er wordt vaak gevraagd waar de ASV voor staat en wat het moet kosten. In dit pamflet hebben we alles over dit soort vragen bij elkaar gevoegd tot een

pamflet wat we gemakkelijk aan onze buurman kunnen geven. Er wordt natuurlijk wel verwezen naar onze website waar alles op staat, maar nu heb je wat in handen. Fokke Wijkstra zegt dat we dit pamflet via mail of per post moeten verspreiden, zeker onder de schippers die nergens bij zijn aangesloten. Ger Veuger zegt dat we een link moeten maken naar dit pamflet. Jaring Ruijtenberg zegt dat je misschien iets moet doen aan het geld dat je moet betalen in de grotere tonnenmaat, nu staat er dat er een begrenzing is tot 3000 ton. Mensen gaan dan misschien denken dat grotere schepen geen lid kunnen worden. De penningmeester Roel Boermann gaat hier naar kijken en doet een voorstel op de volgende vergadering. Verder wil het bestuur Liesbeth de Jonge bedanken voor de geweldige website.

PAUZE

### **Opening en rede**

Technisch voorzitter Bouke Veltman opent de middagvergadering en verwelkomt de nieuwe mensen die er bij zijn gekomen. Voorzitter Sunniva Fluitsma neemt officieel afscheid van Willem Stam en overhandigt hem een mooi cadeau. Daarna wordt de rede door de voorzitter uitgesproken.

### **Nieuw bestuurslid**

Benjamin Lubbers is deze ochtend toegetreden tot het bestuur van de ASV. Als motivatie zegt Benjamin Lubbers dat het niet goed zit in het vervoer en wil graag meewerken om dit te verbeteren.

### **Westerschelde**

De hoge golven van sommige zeeschepen blijft een probleem op de Westerschelde. Er hebben zich de laatste jaren verschillende incidenten voorgedaan op de Westerschelde maar er is niet veel verbetering. Als er iets gebeurt moet je dat melden aan de post en wanneer er schade is aan de politie of Rijkswaterstaat. Daarna moet je het melden aan de onderzoeksraad voor veiligheid. Willem Boutkan is medewerker van de onderzoeksraad. Hij zegt dat het zeer belangrijk is om deze zaken te melden. Er is geen onderzoeksplicht meer dus niet elke zaak wordt onderzocht. Wanneer er veel meldingen zijn komt er een onderzoek. Als je het niet meld kunnen we ook de beelden van de verschillende posten niet veilig stellen. Deze worden na verloop van tijd vanzelf gewist. Het mailadres van de onderzoeksraad is [info@onderzoeksraad.nl](mailto:info@onderzoeksraad.nl) Laurent de Bijl zegt dat de verschillende verenigingen er meer aan moeten doen, er gebeurt niet zo vaak iets maar het gaat wel vaak bijna mis dus het probleem is er wel. Er moeten gewoon snelheidsbeperkingen komen op de Westerschelde. Rinus van der Jagt van Schuttevaer Zeeland zegt dat snelheidsbeperking onbespreekbaar is wegens economische belangen David Twigt zegt dat er al eens is voorgesteld dat er een boei moet komen die de golfhoogte meet. Ook heeft hij niet het idee dat de klachten bij de post serieus worden genomen, worden ze wel genoteerd en ook doorgestuurd naar de verschillende instanties? Ger Veuger zegt dat ook de Duitse zeehavens landinwaarts liggen net als Antwerpen en daar hebben ze wel snelheidsbeperking dus dat kan ook op de Westerschelde. De Koninklijke Schuttevaer is officieel voor snelheidsbeperking zegt Ger. Piet Bennik vindt dat wanneer je een klacht hebt dat je daar later ook van moet horen wat er mee gedaan is. Willem Boutkan zegt dat hij afhankelijk is van de onderzoeksraad, die zegt wat er wel en wat er niet wordt onderzocht, dus hoe meer aanmeldingen hoe groter de kans op een onderzoek.

### **Rol van de ASV**

De ASV is een sociaal economische bond, de Koninklijke Schuttevaer doet de nautische zaken. Maar wij worden vaak benaderd over nautische zaken meestal op de kleine vaarwegen en vooral in Noord- en Zuid-Holland. Schuttevaer laat deze dingen nogal eens liggen daarom moet de ASV deze punten die veelal de kleine binnenvaart aangaat maar doen. Lies van Aelst, SP Statenlid voor Zuid Holland zegt dat het goed zou zijn als de binnenvaart zich meer liet horen, zoals bijvoorbeeld bij het knelpunt op de Gouwe en bij de spitsluiting van de brug bij Boskoop. Als je niets laat horen houdt men ook geen rekening met je. Er is ook een mogelijkheid om in te spreken zodat men weet hoe de binnenvaart werkt. Maar fysiek aanwezig zijn op een overleg is natuurlijk altijd beter. Werkwijze ministerie: vroeger werden we uitgenodigd als het over binnenvaartzaken gaat. Tegenwoordig worden we uitgenodigd voor overkoepelende vraagstukken die de binnenvaart maar voor een klein deel aangaat zodat de overleggen veel meer algemeen zijn. Er worden dan heel veel mensen uitgenodigd er zitten dus ook veel meer mensen aan tafel en als je geluk hebt mag je wat zeggen, waarbij de meeste aanwezige geen idee hebben waar je hebt, en de vraagstelling vaak zo abstract is dat een reactie van onze zijde nauwelijks zinvol is. Wij willen een brief sturen dat dit geen

overleggen meer is. Lies van Aelst zegt dat de we de brief moet richten aan de minister en alle kamerleden die over de binnenvaart gaan.

Staking sluispersoneel Duitsland. De ASV vindt dat ook sluispersoneel van het stakingsrecht gebruik mogen maken. Dus heeft de ASV zich ook niet veel bemoeid met deze staking. In Frankrijk krijgt de schipper compensatie als de sluizen staken, dit zou in Duitsland ook ingevoerd moeten worden. In Duitsland word er net als Frankrijk kanaalkosten betaald dus dat moet geen beletsel zijn. Als er gestaakt wordt moet je niet bij de sluismeester zijn maar bij de beheerder van het kanaal.

Ook de discussie dat de vrachtwagen schoner is dat het schip komt steeds weer terug. Allerlei rapporten tonen dit aan maar wij weten dat deze rapporten niet kloppen. Iedereen weet ook dat de zuinigheid van personenauto's die de fabrikanten afgeven niet kloppen. Wij zouden moeten aantonen dat deze rapporten niet kloppen. BNL en Ons Recht willen hier aan meewerken.

### **ACM (NMA)**

Jos Evens doet verslag van het overleg, aanleiding was de laad- en losregeling Imexgra in België. Er is geen mogelijkheid in deze markt om deze regeling te weigeren want anders krijg je gewoon geen reis. Hoe verbeter je je onderhandelingspositie? Er moet markttransparantie komen dat is ons beloofd maar er is niets gekomen. Ook de grote clusteringen bij de verladers helpt niet aan de positie van de schipper, (maar) daar waren geen limieten voor. De Rabobank heeft 60 % van de leningen in de binnenvaart is dat geen monopoly? Ook daar gingen ze niets aan doen. Het probleem van de technische failliete schepen was bekend maar ook daar ging men niets aan doen. Laurent de Bijl merkt op dat het een idee is om allemaal een klacht in te dienen, misschien dat er dan iets gaat gebeuren, als individu help het niet je krijgt geen antwoord. ACM komt alleen in actie als het de consument het geld gaat kosten.

### **CDNI**

Het ministerie wilde ons 550 tot 750 euro laten betalen voor een abonnement om ons huisvuil kwijt te raken. De ASV heeft een petitie gemaakt waarop meer dan 1000 mensen hebben gereageerd. Daarop is er een brief gestuurd naar de minister die door alle organisaties is ondertekend om tegen deze heffing te protesteren en in ieder geval uitstel te vragen tot 2016, deze brief was van 19 mei. Hierop is nog steeds geen antwoord gekomen van de minister. Dit is een internationaal verdrag dus daar moet naar gehandeld worden maar Nederland gaat gewoon in zijn eentje door. De minister heeft ons nu 3 mogelijkheden gegeven waaruit we konden kiezen in alle 3 de gevallen gaat ze volkomen voorbij aan de inhoud van de brief en de petitie en moeten we alsnog veel geld betalen. Als we niet kiezen neemt de minister zelf een beslissing. De gezamenlijke organisaties blijven op hun standpunt dat het internationaal geregeld moet worden en zijn niet akkoord gegaan.

### **CCR**

De ASV heeft een petitie gemaakt tegen de CCR regels. Deze petitie kan vanaf volgende week online getekend worden tot eind november.

### **Crisis**

De vrije markt werkt niet in de binnenvaart en gaat ook nooit werken dat is nu wel bewezen. Je kunt dit ook geen vrije markt noemen omdat er allerlei regeltjes worden bedacht die niets met een vrije markt te maken heeft.

Laurent de Bijl vertelt over de stand van zaken in België. In België zijn we veel verder dan men in Nederland denkt. De crisis word in ieder geval aangevraagd in Brussel. Het is afwachten in hoeverre de andere landen deze aanvraag gaan steunen. Duitsland heeft maar 400 particulieren meer, gaat die de crisisaanvraag steunen? We hebben kunnen aantonen dat de crisis structureel is, al 20 jaar stijgen de vrachtprijzen eigenlijk niet maar de kosten wel. We hebben de regering bewust kunnen maken dat een sloopregeling alleen niet voldoende is. Het verbod om onder de kostprijs te varen is klaar het moet alleen nog door de koning worden ondertekend. Wij verwachten dat er de komende weken veel gaat gebeuren. Over de CCR regels zijn we met de regering nog in gesprek. Er moeten werkgroepen komen waar wij als schippers in plaats moeten nemen. Dit alles moet Europees geregeld worden, we leven in 1 Europa.

Sunniva Fluitsma zegt de ASV heeft geprobeerd om met alle organisaties in Nederland rond de tafel te gaan zitten. We hadden deze zaal afgehuurd maar op het laatste moment werd er afgezegd door de BBU. Later is er een overleg geweest met 25 varende bestuursleden van allerlei bonden, ook de varende ondernemers van de CBRB. En we waren het er over eens dat de vrije markt niet werkte. Toen er overleg was op het ministerie waren er geen varende ondernemers maar de vertegenwoordigers van deze organisaties en niemand heeft het meer over wat er is afgesproken met

25 varende bestuursleden. Je merkt dat er een verschil is tussen wat de ondernemer zegt en wat de vertegenwoordiger van deze ondernemer zegt.

Laurent de Bijl zegt wanneer je een organisatie hebt van varende bestuursleden kom je altijd tot een zelfde gedachte, met vertegenwoordigers van bonden heb je dat niet. Piet Bennik zegt dat de vertegenwoordigers van BLN indirect via subsidies door de overheid worden betaald dat kan je niet verwachten dat je de minister gaat tegen spreken. Ook zegt Laurent de Bijl dat wanneer België de crisis aanmeldt in Brussel er eerst nog overleg is met de CCR vertegenwoordiger, hij moet onze mening delen. Jan Kruizinga bestuurslid van BLN is blij met het verhaal uit België maar alle CCR regels van tafel gaat niet lukken. We moeten de 10 zwaarste punten aanpakken. We praten nu over 3 punten en dat is al een probleem.

Jan Kruizinga zegt persoonlijk de ASV petitie tegen de CCR regels wel te willen ondertekenen maar BLN wil de zwaarste eisen zien te verlichten. Ger Veuger zegt dat de Nederlandse regering heeft gezegd dat men terug wil naar de regeling van voor 2003 dus daar moeten we ze aan houden. Sunniva Fluitsma zegt dat de ASV eerst alleen stond tegen de CCR regels maar nu zijn er veel meer mensen tegen deze regels zeker onder de schippers. Bouke Veltman zegt dat wanneer 5000 mensen onze petitie tegen de CCR regels tekenen er vanzelf politieke druk komt.

Laurent de Bijl zegt wanneer je voor een paar punten gaat krijg je niets voor elkaar. Piet Bennik vraagt aan Jan Kruizinga of de BNL bereid is om de kleine schepen te vertegenwoordigen? Antwoord, de BLN is er voor alle schepen dus ook voor de kleine schepen. Vanuit de zaal komt de reactie Kleine schepen worden niet gefinancierd en de grote soms wel 90 tot 95 procent daar zijn wij op tegen. Piet Bennik nogmaals, waarom niet tegen de minister zeggen dat het zo niet kan, gooi de CCR regels weg en geef ons markttransparantie, zoals ons in het Albeda akkoord is beloofd. Door het falen van de overheid zitten wij in deze situatie. De overheid moet verantwoordelijkheid nemen. Jan Kruizinga antwoordt dat we het hier niet over eens zijn. Laurent de Bijl stelt voor eerst alle CCR regels van tafel en daarna kijken welke regels wel nut hebben. Jan Kruizinga zegt dat hij hiermee wel naar zijn bestuur wil.

Laurent de Bijl pleit voor de terugkeer van de ASV in de ESO, hij zegt dat de ESO zo niet werkt omdat er geen binnenvaartondernemers in zitten als dat niet veranderd gaat er niets gebeuren. Sunniva Fluitsma antwoordt hierop dat wanneer er binnen de ESO niet normaal vergaderd kan worden en afspraken niet worden nagekomen komt de ASV niet terug. Ook wordt er niet volgens de statuten gehandeld en men past die statuten ook niet aan. Ger Veuger was één van de oprichters van de ESO en zegt dat het hem pijn doet zoals het nu gaat in de ESO. Maar als de structuur niet goed is werkt een vereniging niet.

Ad Kik zegt dat hij in de beginperiode van de ESO ook bij vele vergaderingen aanwezig is geweest, toen waren er nog veel schippers aan tafel. Maar ik heb het zien veranderen mede doordat er steeds minder schippers aan tafel kwamen. Toen ging het fout dus als de structuur niet veranderd ga je het niet winnen. De ASV is voorlopig niet van plan om zich opnieuw bij de ESO aan te sluiten. Ook wanneer de ASV zich wel aansluit is er geen meerderheid in de ESO tegen de huidige werkwijze.

De alleenvaart staat ook op de agenda maar door tijdsgebrek wordt die verschoven naar de volgende ledenvergadering in maart. Dit wordt beloofd aan Bertrand Bier.

Om 17:25 uur sluit de technische voorzitter de vergadering en wenst een ieder een goede reis naar huis.

## Rede najaarsvergadering

En daar zit ik dan opeens voor u als de nieuwe voorzitter van de ASV. Ik moet u zeggen het is mij een heel grote eer deze groep mensen te mogen vertegenwoordigen en ik ben blij met het vertrouwen dat ik dagelijks voel vanuit de denktank. Ik hoop en verwacht dan ook dat de leden en specifiek de mensen van de denktank mij constant wijzen op datgene wat men van mij verwacht, maar tot nu toe lukt dat heel aardig.

We waren allemaal natuurlijk gewend aan Willem op deze plek en nu zit hij opeens niet meer hier achter de tafel. Maar dat is ook het mooie van deze club, want dat statutair aftreden behoedt ons voor de valkuil van mensen die bedrijfsblind worden en dwingt de leden actief te blijven rondkijken naar mogelijke bestuursleden en voorzitters. Ik zou zeggen: bereid je maar vast voor.

Vooralsnog ga ik er met veel plezier de eerstvolgende jaren tegenaan maar niet nadat ik mijn dank heb uitgesproken aan Willem.

Willem die in een heel roerige tijd onze voorzitter was. Willem die dat helemaal niet zo bedacht had maar vond dat hij de club niet in de steek kon laten. We hebben gezien dat Willem het er ook af en toe knap moeilijk mee gehad heeft, vooral in allerlei overleggen waar men nogal eens over de belangen van de schipper heen wilde stappen. Dat ging vaak ten koste van de vertegenwoordiger daarvan, Willem dus. Vele denktankleden zullen dat herkennen.

Willem was natuurlijk ook de alternatieveling, iets wat ik persoonlijk vaak de charme van de ASV heb gevonden. Een voorzitter die de nieuwjaarsborrel organiseert, waarbij het sociale aspect van deze club een kans krijgt. Maar ook een voorzitter die met boeken gooit ter illustratie van de onzin ervan, een voorzitter die een liedje zingt, het kan allemaal bij de ASV. En daarom, Willem, willen we op gepaste wijze als leden onder elkaar jou dankzeggen.

Enkele weken geleden is de denktank bij elkaar gekomen om te bedenken hoe de zaken ervoor staan en wat onze strategie moet zijn.

Het werd een geweldige dag waarin iedereen een rol speelde, vele meningen op tafel kwamen maar waarin we ook heerlijk gezeild en gebarbecued hebben. Kortom een dag met een gouden randje.

### **Waarom vertel ik u dit?**

Ik vertel dit omdat dit de zaken zijn die ons op de been houden. De betrokken mensen om ons heen die een zorg voelen voor onze bedrijfstak en bovendien ook nog eens het lef hebben elkaar de waarheid te zeggen en daarna samen kunnen lachen en genieten.

En dat is heel wat waard beseffende dat in de week waarin we dat overleg hadden drie schippers besloten hadden dat het leven voor hen geen zin meer had.

Ja, zo erg is het. Is dat allemaal alleen toe te schrijven aan de uitzichtloze situatie in de binnenvaart? Vast niet. Maar dat het uitzichtloos lijkt, is zeker.

Het lijkt uitzichtloos omdat er simpelweg geen vinger uitgestoken wordt om iets te veranderen aan zaken die onze toekomst onmogelijk maken. Alle energie lijkt gezet te worden op uitstellen van het nemen van de noodzakelijke maatregelen.

Uitstellen....net zo lang tot het probleem zich "vanzelf" heeft opgelost. We zien het bij de minister waarbij zelfs de heer de Rouwe van het CDA al verzucht dat hij op voorhand al weet wat het antwoord van de minister zal zijn: we zullen het bestuderen, we zullen het bekijken, we komen erop terug. We zien het ook bij het onlangs op het DLC gepresenteerde rapport van de universiteit van Antwerpen: voor de kleinere binnenvaart hoef je niets te doen dat probleem lost zichzelf wel op. Inderdaad: maar hoe zat dat nu met die bij de mond beleden zo gewenste diversiteit van de vloot? De ASV pleit nu al jaren voor BEHOUD en ZORG voor datgene wat waardevol is. De schepen en de vaarwegen. Maar, ook al is dit allemaal in strijd met de uitgangspunten van het Witboek, die zorg ontbreekt ten enmale! Men weigert verantwoording te nemen voor datgene wat onze toekomst onomkeerbaar negatief zal beïnvloeden.

Allerlei partijen doen er nog een schepje bovenop. Corien Wortman, die zich zo betrokken zegt te voelen bij de binnenvaart pleit in Europa voor het toestaan van enorme vrachtwagencombinaties, extra concurrentie voor de binnenvaart dus. Hetzelfde geldt voor Q-barges waar men zo enthousiast over lijkt. Nu pleit de Belgische Federatie voor nieuwbouw van schepen kleiner dan 80 meter, maar



dat de bestaande schepen niet kunnen overleven daaraan wordt nog steeds niets gedaan. Theologitis, de voorzitter van de Europese commissie zegt dat we eindelijk ook maar eens voor de vaarwegen moeten betalen. Dat betekent dat alles wat we verteld hebben, dat we dat in Frankrijk al lang doen en dat we vaak wel betalen voor bruggen en sluisen en in havens....het is allemaal tegen dovenmansoren.

Bij een bijeenkomst waar Siim Kallas bij was werd zelfs door de EBU gesteld dat we niet door moeten schieten met milieu-eisen aan bestaande motoren van de binnenvaart. Maar wat zegt Naiades 2, dat programma dat de binnenvaart moet stimuleren? Gewoon eisen stellen aan de binnenvaart.

En ook van de houding in Nederland worden we niet echt vrolijk.

In de Tweede kamer worden constant vragen gesteld aan de minister over de crisis in de binnenvaart, maar die zegt dat ze in overleg is met "de sector". De minister heeft zelf niet één gesprek gevoerd met de complete sector, haar ambtenaren hebben precies éénmaal 2 uur gesproken met de vertegenwoordigers van de diverse bonden in de binnenvaart en de EVO, waar maar liefst één varende schipper aanwezig was. En dat is het dan.

En nee, dit speelt zich niet alleen af in de binnenvaart. Het is een maatschappelijk probleem dat op tal van gebieden speelt. Desinteresse, niets doen, geen zorg voelen voor degenen die afhankelijk zijn, keer op keer ethiek aan de laars lappen. Er is veel publieke verontwaardiging maar handhaven van regelgeving daaromtrent, hoe vaak er ook al om gevraagd is, wordt maar uitgesteld.

Net als bij de binnenvaart: inmiddels is het tot werkelijk iedereen doorgedrongen hoe absurd de CCR eisen zijn, en niet alleen voor kleine schepen, niet alleen voor oude schepen. Maar werkelijk ingegrepen wordt er niet. En dan kunnen wij natuurlijk die maatschappelijke verontwaardiging niet zo mobiliseren als bij bijvoorbeeld de zorgsector dus is de koude sanering en de oneerlijke concurrentie met vervoer over de weg en spoor al in volle gang zonder dat er een haan naar kraait.

Uitstellen tot het niet meer hoeft: Een mooi voorbeeld is het rapport gepresenteerd bij de bijeenkomst van het Droge Ladingcomite. Ook hier weer is er geen enkele actie te verwachten, het lijkt verdacht veel op de conclusies van het Crisisberaad en de voorstellen die daar geponeerd werden.

Dat comite is in het leven is geroepen door de heer Kraaijeveld, diegene die van de binnenvaart wel even een eenheid zou maken. Achter de tafel is de binnenvaart nauwelijks vertegenwoordigd. Hij sluit bij het bespreken van de crisis de kleinere schepen helemaal buiten, die zijn niet uitgenodigd. Het rapport geeft zelf het antwoord waarom hij dat doet: door de CCR eisen en de slechte economische situatie verdwijnen die kleine schepen vanzelf wel, dus daar hoeft je niets voor te doen. Hoe dat voor die schippers is, zo'n koude sanering die nu al plaatsvindt daar gaat geen enkele interesse naar uit, laat staan zorg of een gevoel van verantwoordelijkheid.

Eenheid? Samenwerken?

Ook dit rapport komt weer met dezelfde verhalen die we al zo lang horen "de sector moet het zelf doen". De schepen moeten samenwerken, en wel zodanig dat men zo ongeveer niets meer zelf mag besluiten qua reis, personeel en zelfs vaarsnelheid. Lang leven het vrije ondernemerschap! Maar dat mag natuurlijk niet prijsopdrijvend werken want dan komt de WMA (Nma) om de hoek kijken.

Ja, samenwerken moeten we. En het liefst daarbij onszelf meteen even opheffen. We hebben gezien hoe dat werkt: bij het gesprek op het ministerie over de crisis was de ASV de enige bond die een varende bestuurslid mee nam om mee te spreken over de eigen toekomst

We hebben gezien hoe het werkt: toen we een gezamenlijke brief schreven aan het ministerie waarbij alle bonden opriepen om de CCR regels terug te brengen naar toepassen bij om- ver of nieuwbouw, bleek die brief als niet geschreven beschouwd te worden

We hebben gezien hoe het werkt: toen we een gezamenlijke brief schreven over de huisvuilproblematiek aan de minister is in eerste instantie niet eens op gereageerd. En toen de minister eindelijk antwoordde werden we voor een keus gesteld tussen 3 kwaden, nergens refererend aan de inhoud van onze brief en....we hadden tot uiterlijk de dag van ontvangst van de brief zelf de tijd om te reageren. Zo weinig respect heeft de minister voor onze sector.

Dus hoezo Samen Sterk? Het lijkt wel eerder Samen Still!

Inmiddels is het vertrouwen dat de Nederlander heeft in de regering tot een historisch dieptepunt gedaald. De mensen spreken zelfs uit dat ze ronduit WOEDEND zijn op het kabinet. Want wat bij de binnenvaart gebeurt, speelt zich natuurlijk overal zo af. Mensen voelen zich ontzettend in de steek gelaten

Dus natuurlijk hebben wij alle reden om WOEDEND te zijn.

WOEDEND om zoveel desinteresse van politiek en media voor deze bedrijfstak, zo verbonden aan dit land van water,

WOEDEND over zoveel onwil om deze bedrijfstak een kans te geven om te kunnen overleven, nationaal en Europees gezien.

WOEDEND om de holle frasen van politici als ze uitkramen dat de binnenvaart zo'n mooie sector is maar verder geen enkele handreiking doen

WOEDEND om termen als " de markt moet zijn werk doen" terwijl iedereen al lang weet dat onmogelijk is in de binnenvaart " wij kunnen nooit functioneren in een vrije markt"

WOEDEND op de RABO bank die 60% van de binnenvaart in z'n portefeuille heeft zitten en blijft doen alsof de individuele schipper de schuldlige zou zijn aan deze ellende.

WOEDEND op Europa die schermt met een Witboek vervoer waarmee de binnenvaart beter benut zou moeten worden maar verder helemaal niets doet dan praten, praten en de zaken nog een beetje erger maken..

WOEDEND op de banken die een groot deel van de oorzaak zijn van onze ellende maar zich nog steeds verschuilen achter wat legaal allemaal zou kunnen, en niets aantrekken van ethiek, niets te maken lijken te hebben met de zorgplicht..

WOEDEND op de CCR die ons de nek omdraait en vrolijk een feestje gaat vieren omdat ze 200 jaar bestaan

WOEDEND omdat de secretaris Generaal van de CCR Hans van der Werf tegen mij zegt : " dan maak je er toch gewoon een woonboot van".

WOEDEND omdat bevrachters subsidies krijgen om Q-barges te ontwikkelen om eens nog eens extra te kunnen beconcurreren

WOEDEND omdat Corien Wortmann (CDA) trots is dat ze Europa zover gaat krijgen ons met extra grote vrachtwagens het leven nog onmogelijker te maken

WOEDEND omdat het spoor nauwelijks iets betaalt voor elektriciteit en de binnenvaart de hoofdprijs

WOEDEND omdat iedereen duurzaamheid in het vaandel heeft maar een duurzaam schip maar moet verdwijnen

WOEDEND omdat we zien dat chauffeurs uit Oostbloklanden als moderne slaven behandeld worden, en de kleinere binnenvaart daar nooit mee kan concurreren.

VOORAL WOEDEND omdat dit allemaal niet nieuw is, we hiermee al op televisie, in de kranten, op de radio zijn geweest. Er keer op keer vragen zijn gesteld en er gewoon

HELEMAAL NIETS GEBEURT

Beste mensen,

Wat moet je met al die woede?

We willen er geen hartkwaal aan overhouden dus we moeten er iets mee doen.

We hebben de reacties gezien toen men DACHT dat er acties zouden komen in de Volkerak. Opeens was de hele pers gemobiliseerd en stond de telefoon niet stil.

Nog mooier had men het gevonden als er schermutselingen op het water hadden plaatsgevonden.. We zeiden op voorhand al: dat gaat niet gebeuren. Daarvoor hebben we te weinig echt "vrije" schippers.

Maar wij gaan wel door met de dingen te benoemen, wij gaan wel door met opduiken op plekken waar men ons moet beantwoorden. Maar we kunnen het niet alleen. We kunnen met z'n allen een muur vormen om deze waanzin tegen te houden. Ieder van ons is een steentje in die muur. Ik vraag namens de ASV aan iedereen dan ook, bouw mee met ons aan een betere toekomst.

Ik hoop dat we nog een beetje WOEDEND kunnen blijven want ik schrok pas echt toen ik een schipper hoorde zeggen: WOEDEND? Ik ben de woede voorbij, het maakt mij niets meer uit.

Dan hebben we echt alles verloren.

Want laten we niet vergeten dat we kennelijk als vervoerssector heel belangrijk zijn. Als dat niet zo was dan zouden al die mensen die direct of indirect vanuit het ministerie op ons afkomen niet

aangesteld zijn. Of denken we dat de heer Kraaijeveld, de heer Verberk of de heer Kortenhorst zonder opdracht hun functies uitgevoerd hebben? Denken we dat de nieuwe directeur van BLN toevallig van REBEL vandaan komt, die groep die in opdracht van de heer Kraaijeveld gesproken heeft met de verschillende partijen, opdrachten uitvoert voor het ministerie IenM en ondanks beloftes tegenover de ASV nooit meer een gesprek met ons is aangegaan? Denken we dat het toevallig is dat een vertegenwoordiger van de regeringspartij PvdA achter de tafel zit bij het Droge Ladingcomite? Extra opvallend omdat hier een rapport besproken werd terwijl de heer de Vries vol trots aan de ASV vertegenwoordigers meldde dat hij geen behoefte heeft aan materiaal van ons, want hij leest toch niets!

Denken we dat het toevallig is dat er een onderzoek gedaan wordt door een universiteit uit Antwerpen waarbij alle aandacht gericht wordt op poolvorming terwijl onze Belgische bureaus via acties net afgedwongen hebben dat er op veel bredere basis naar de crisis gekeken moet worden?

Kortom, zolang deze sector kennelijk zo belangrijk is dat alles uit de kast gehaald wordt om ons stil te krijgen zolang wij een machtsfactor. Nu moeten we dat nog ten volle gaan beseffen en niet met ons laten spelen. Wij, als ASV mogen in die zin trots op onszelf zijn dat dit soort infiltraties bij ons nooit plaats kunnen vinden. Wij kiezen de mensen uit ons midden, zonder andere belangen, en zo hoort het ook. Ik wens u wederom een vruchtbare vergadering

## Hoera!! 200 jaar CCR !?? TEKEN DE PETITIE!!

In 2015 bestaat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart 200 jaar. Reden genoeg voor de beschermer van het (vrije) scheepvaartverkeer op de Rijn om dit groots te vieren. Helaas ligt er wel een smet op dit lustrum. De CCR is namelijk het instituut dat de scheepvaart heeft opgezaald met regelgeving die nu als een zwaard van Damocles boven de binnenvaartvloot hangt.

Dat zwaard zijn de technische (nieuwbouweisen) eisen die de CCR stelt aan bestaande binnenvaartschepen, de zogeheten overgangsbepalingen. Om te kunnen voldoen moet bij elk schip (ongeacht afmeting of leeftijd) investeringen worden gedaan die dusdanig hoog kunnen uitvallen, dat de technische eisen resulteert in een koude sanering van een groot deel van de binnenvaartvloot. De kleinste schepen (tot 1000 ton) eerst. Ook grotere schepen zullen hard geraakt worden als de plannen voor emissie-eisen doorgang vinden. Zo zal één van de grote voordelen van de binnenvaart, de diversiteit van de vloot, verloren gaan.

De CCR is er de afgelopen jaren vele malen op gewezen dat een koude sanering de consequentie is van het opleggen van nieuwbouweisen voor bestaande schepen, maar blijft onvermurwbaar. Daarbij is de CCR herhaaldelijk gevraagd naar onderbouwing van de nut en noodzaak voor de overgangsbepalingen.

De CCR is echter een ondemocratisch instituut gebleken dat geen enkele verantwoording hoeft af te leggen voor haar beleid en besluiten tegenover politiek en diegenen die de eisen moeten uitvoeren en bekostigen, de binnenvaart.

Door middel van de petitie:

**“STOP de overgangsbepalingen van de Centrale Rijnvaartcommissie CCR.”**

bieden wij u de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen deze onzinnige regelgeving en wellicht kan de binnenvaart in 2015 het 200-jarig bestaan van de CCR zonder zwaard van Damocles meevieren.

### DUS TEKEN NU!!

Via de ASV website vindt u een link naar de petitie, u vindt hier ook heel veel achtergrondinformatie. U kunt ook direct naar de petitie gaan. De site om de petitie tegen de CCR eisen te tekenen is: <http://tinyurl.com/p3doe8d>

### Het bestuur van de ASV PETITIE

#### Wij

Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.

#### constateren

- Dat er geen reden is om deze eisen bij de binnenvaart door te voeren.
- Dat de nieuwbouweisen voor een essentieel deel van de vloot onhaalbaar blijkt
- Dat de CCR zelfs de strohalm van de crisishardheidsclausule de vloot heeft ontnomen.
- Dat dit leidt tot oneerlijke concurrentie met andere vervoersmodaliteiten, onnodige kosten en koude sanering.
- Dat daardoor de noodzakelijke diversiteit en toekomstperspectief van de vloot verdwijnt.

#### en verzoeken

De CCR en de Europese Commissie(EC):

- Bij de bepalingen die ingaan na 2014 terug te keren naar beleid waarbij technische eisen aan de binnenschepen alleen van toepassing zijn bij nieuw-, ver- of ombouw van een binnenvaartschip.
- Een investeringsplafond in te stellen binnen de hardheidsclausule voor overgangsbepalingen waarvan de termijn al verlopen is.
- Alleen eisen in te voeren waarvan onomstotelijk nut, noodzaak en haalbaarheid aangetoond zijn.

# Verlag/ besluitenlijst ASV denktankoverleg zaterdag 17 augustus 2013

## CRISIS:

### Banken

Vanuit de denktank leeft het gevoel dat de rol van de banken op dit moment erg onder de aandacht is en dat de ASV de opdracht heeft naar buiten uit te dragen dat er een verschil is tussen wat legaal allemaal mag en wat ethisch verantwoord is. We moeten proberen daar de focus op te leggen.

Ook het marktverstrend effect van een (RABO)bank die 60% van de binnenvaart in z'n portefeuille heeft zitten zou een aspect kunnen zijn die we voor het voetlicht brengen.

### Vrije markt

Daar aansluitend komt het overleg dat we maandag 19 augustus hebben met de (voormalige) NMa ter sprake. Wij zullen daar naar voren brengen dat er op meerdere fronten **helemaal geen sprake is van een vrije markt**, met als voorbeeld de laad- en lostijden problematiek maar net zo goed de bevrachters en de banken die zoveel macht hebben dat de "andere" partij natuurlijk geen partij is. We hebben er verder niet heel veel verwachtingen van omdat men zich vooral richt op het belang van de 'consument'. Wel wordt opgemerkt dat zelfs als de vervoersprijzen met 100% zouden stijgen dat een prijsstijging van 0,4 cent voor een brood zou betekenen.

Onze conclusie "vervoer is gratis" (waarbij opgemerkt wordt dat als men het echt gratis wil doen de bevrachter dat dan ook weer niet wil).

Meerder malen wordt geconstateerd dat er inmiddels simpelweg sprake is van een "moderne slavernij" dat deze handelswijze ook verder gaat dan de binnenvaart alleen en dat we binnen de politiek krachtige tegengeluiden daartegen missen.

Bij de binnenvaart waarschuwen we voor de gevolgen hiervan. De schepen varen dag en nacht er wordt gratis geladen en/of gelost door schippers in zogenaamde "rusttijd" hier moet bijna wel ongelukken van komen.

De afgelopen week zijn er 3 zelfmoorden geweest door schippers in de binnenvaart. Of dat 1 op 1 op de situatie in de binnenvaart betrekking heeft weten we natuurlijk niet, maar de wanhoop van schippers is inmiddels niet meer te negeren.

**Opdracht aan het bestuur:** breng keer op keer het volgende voor het voetlicht:

**Wij kunnen nooit functioneren in een vrije markt.**

### België

Er is een kleine update gegeven over datgene wat zich in België afspeelt. Men gaat daar wel degelijk verder en het ziet ernaar uit dat de crisis na de zomer aangevraagd wordt. Maar er is veel werk neergelegd bij de organisaties die hun handen vol hebben aan het aantonen dat er sprake is van een crisis. Opgemerkt wordt dat de Belgen in ieder geval bereikt hebben dat de uitspraken van de minister onderuit gehaald zijn als zou een verbod om beneden de kostprijs te vervoeren door Europa niet toegestaan worden.

We merken ook op dat de wijze waarop men in België "de boeken kan sluiten" (failliet gaan) veel gezonder is dan in Nederland. Doordat men in België (als duidelijk is dat er geen malversaties hebben plaatsgevonden) na een jaar weer met een schone lei kan beginnen zullen bedrijven in de problemen veel eerder die stap zetten. Daardoor is het leed beperkt maar de crisis naar buiten toe ook veel zichtbaarder.

In Nederland zit men theoretisch 3 jaar vast aan schuldsanering en dergelijke maar in de praktijk is dat vaak 5 jaar. Dat zou teruggebracht moeten worden tot een meer te overzien termijn.

### Focus terug naar het behoud van de diversiteit van de vloot

Met de huidige ontwikkelingen zien wij dat het ooit door Staatssecretaris Huizinga uitgesproken belang van de "diversiteit van de binnenvaartvloot" helemaal uit beeld verdwenen is. Op dit moment verdwijnt een essentieel deel van die binnenvaartvloot op de schroot.

## **Focus naar de zorg om de gevolgen van de crisis en mogelijke oplossingen voor de verschillende spelers (schippers/eigenaars) binnen de diversiteit van de vloot**

We hebben ooit een rapport ontvangen “ de schipper aan het woord” waarin ook de conclusie stond dat de binnenvaart wil dat er een “ vluchtweg” komt voor alle schippers die het niet meer zien zitten. Niet alleen voor de schepen die nu vaak genoemd worden (de grote tonnenmaten). Er zou een soort pensioenregeling moeten zijn voor iedereen die er uit wil stappen. Maar de meerderheid van de denktank vindt dat dat niet via een sloopregeling hoeft te (of zou moeten) gaan, **zeker niet betaald door “de sector”**. Voor dit doel (de pensioenregeling) achten wij het sloopfonds het geschikte middel.

Ook merken we dat de focus op deze groep binnenvaart (tot 2.000 ton) helemaal verdwenen is: droge ladingcomite, banken en andere bonden richten zich uitsluitend op de grote jongens en het ministerie en de diverse politieke partijen sluiten zich daar natuurlijk helemaal bij aan

### **Capaciteitsbeleid**

Ook moeten we blijven benadrukken (wat ook in de stukken staat die we veel gebruiken en opsturen) waarom er sprake moet zijn van een reservecapaciteit en wat daar de gevolgen van zijn. Daaruit volgt ook het feit dat we bij het aanmelden van de crisis, waar een oud-voor nieuwregeling bij hoort zullen moeten wijzen op het feit dat dan wel dezelfde tonnage oud uit de markt gaat waar nieuw wordt toegevoegd.

Verder zouden we moeten blijven aandringen op een afbouwstop van bestaande casco's.

### **Media**

We merken dat de landelijke media nauwelijks geïnteresseerd zijn in de binnenvaart en proberen dat te veranderen. Met als bottomline: de binnenvaart kan niet functioneren in de vrije markt,.

### **CCR**

Afgesproken wordt dat we voor een petitie gaan die Het idee is de aandacht te trekken door te wijzen op het “ feestelijke” 200 jarig bestaan van de CCR. Kortom: “ HOERA! 200 jaar CCR!!”

We zullen in de petitie de focus op 2 zaken leggen:

- 1) IEDEREEN krijgt vroeg of laat met die CCR eisen te maken, ook (nieuwbouw)schepen die veel geïnvesteerd hebben en denken voorlopig aan alle eisen te voldoen
- 2) door de CCR eisen wordt de diversiteit van de vloot sterk aangetast doordat veel kleinere schepen als gevolg daarvan gesloopt worden. Daardoor verliest de binnenvaartvloot in zijn totaliteit aan kracht.

Verder gaan we vooral het Duitse rapport als uitgangspunt nemen en

We gaan de besluitvorming van de CCR ter discussie stellen als ondemocratisch omdat 80% van de binnenvaart uit particulieren bestaat die geen zeggenschap hebben binnen de CCR over de besluiten

We kunnen ook wel aangeven dat ESO en EBU wel gehoord worden maar dat men de brief van de ESO ondersteund door EBU waarin men pleit voor teruggaan naar de regelgeving zoals die was: dus alleen bij om- ver- of nieuwbouw naast zich neergelegd heeft.

Waar gaan mensen voor tekenen?:

**aanpassen aan de CCR eisen alleen bij om- ver- of nieuwbouw tenzij: nut, noodzaak en haalbaarheid onomstotelijk zijn vastgesteld.**

Als de petitie klaar is, gaan we het pamflet zodanig aanpassen dat mensen deze makkelijk kunnen lezen als achtergrondinformatie. Daarbij zullen we ook als bijlage alle regels noemen waar het over gaat.

### **Overige onderwerpen**

#### **Nieuwe leden:**

Er zijn weer 4 nieuwe leden bij.

### **Bestuur en denktank**

Het bestuur is te klein om optimaal te kunnen functioneren. We hebben dringend nieuwe bestuursleden nodig, vooral omdat het zittende bestuur ook op een gegeven moment statutair moet aftreden.

Benjamin Lubbers wil zich beschikbaar stellen voor het bestuur met de duidelijke restrictie: Benjamin zal zich alleen op ledenwerving richten (wij zijn heel erg blij!!)

Verder wordt er gevaagd of we tevreden zijn met de werking van de denktank: Ja, we zijn heel erg tevreden over de manier waarop men meedenkt. We hopen dat iedereen die in de denktank zit beseft dat de inzet echt niet van iedereen gelijk hoeft te zijn. We verwachten dat niet en begrijpen goed dat omstandigheden en mogelijkheden verschillend zijn. Maar zie de opkomst van vandaag, al die mensen denken toch met ons mee en daar zijn we heel blij mee.

### **(on)democratische werkwijze ministerie**

De wijze waarop het ministerie de overleggen heeft gestructureerd maakt dat er in wezen veel minder inspraak mogelijk is dan in het verleden. Het wordt ons in feite onmogelijk gemaakt een goede inbreng te hebben. De digitale rondes zijn zo goed als verdwenen. De onderwerpen zijn gerangschikt volgens overkoepelende vraagstukken zoals: luchtkwaliteit of ruimtelijke ordening. Daarbij worden tientallen partijen opgeroepen te vergaderen over de algemeen onderwerpen die hooguit voor 10% de binnenvaart aangaan waarbij dan dus al die andere partijen nauwelijks snappen waar wij het over hebben. Verder zijn de onderwerpen zo technisch en specifiek dat er nauwelijks mee te praten valt. Door deze versnippering neemt het aantal overleggen dan enorm toe en de opbrengst per overleg neemt navenant af. Wij vinden dat men ons zo in feite buiten spel zet maar naar de buitenwereld wel kan zeggen dat men “ alle partijen geraadpleegd heeft”. We willen hier als bestuur officieel op reageren en gaan dat middels een brief doen. Die zullen we aan de diverse betrokkenen van ministerie maar ook de overige gesprekspartners sturen.

Dit punt zal op de najaarsvergadering aan de orde komen.

## Bericht aan de schippers

Ongetwijfeld is het velen opgevallen dat er iets gaande is in binnenvaartland. Een bepaald deel van de binnenvaart (schepen groter dan 86 meter) is uitgenodigd bij een bijeenkomst van het Droge Ladingcomité om al dan niet hun steun te betuigen aan een voorgesteld plan waarbij men over wil gaan tot poolvorming.

Het is natuurlijk treurig dat het kennelijk nog steeds niet mogelijk is om sectorbreed de crisis te bespreken maar dat maakt niet dat we daarmee dit initiatief zouden moeten negeren.

Toch blijkt met dit alles dat er weer over de hoofden van de betrokkenen heen stellingen ingenomen worden (250 voorstemmers (internationaal!!) op een totaal van alleen al 4.000 Nederlandse schippers is niet bepaald een meerderheid)

Daarom voelt het bestuur en de denktank van de ASV zich genoodzaakt haar visie te geven op datgene wat er zich op dit moment in de binnenvaart afspeelt in het kader van de economische situatie van de binnenvaart. Enkele leden van de ASV zijn aanwezig geweest op de bijeenkomst van het Droge Ladingcomité. Gaan Pools de binnenvaart redden? Om daar een mening over te kunnen vormen willen we graag onze achtergrondinformatie en visie delen met een ieder die de binnenvaart een warm hart toedraagt.

### **Visie van de ASV op Poolvorming in de binnenvaart.**

Beste collega's.

Wij als Algemeene Schippers Vereeniging hebben al wat ervaring met Pools en Conventies. In de vijftiger en zestiger jaren van de vorige eeuw hadden wij die ook. Nu denken sommigen onder jullie, ja, dat was vroeger! Maar het is nog maar 50 jaar geleden, dat ze zijn gestopt.

Pools en Conventies waren in de periode na de Tweede Wereld oorlog gebruikelijk om de vrachthoogte op de "Vrije Rijn" te beïnvloeden.

Deze overeenkomsten werden gesloten tussen de rederijen en samenwerkingsverbanden om de vrachthoogte op de Rijn op peil te houden. Buiten de "Vrije Rijn" waren er overal marktordenende maatregelen van kracht. In Nederland de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling, in België hield de Dienst Regeling Binnenvaart een toerbeurt in stand met vaste tarieven, in Frankrijk idem dito en in Duitsland buiten de Rijn waren de Festvrachten vastgesteld door de Overheid.

In de periode na de oorlog werden er ook door de CCR in Straatsburg Economische Rijnvaart Conferenties belegd, waar de Pools en Conventies werden aanbevolen en ondersteund. Deze houding werd enerzijds bepaald door ervaringen uit het verleden (de grote crisis van de dertiger jaren) en anderzijds door het feit dat de rederijen best begrepen dat bij een vrije markt in de binnenvaart hun positie niet in stand zou blijven. Wij hebben dan ook na het afschaffen van de Pools, Conventies en Festvrachten de rederijen snel zien verdwijnen uit de binnenvaart. Wat er nu nog over is zijn concerngebonden rederijen met machtige multinationale ondernemingen als eigenaar. Zij gebruiken deze rederijen om de vrachthoogte niet uit de hand te laten lopen en willen tevens hun aan- en afvoer gegarandeerd hebben. Dat mag in hun optiek wat kosten. De overige rederijen kennen we alleen nog als bevrachtingskantoren. Het zelfde lot is er feitelijk ook voor de Commerciële Samenwerking Verbanden: in de periode van Festvrachten en Pool-vrachten konden die ook goed bestaan. Er waren er in Duitsland heel wat, vaak streekgebonden, maar ook een aantal grotere en de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale blies ook een aardig partijtje mee. De rederijen en samenwerkingsverbanden hadden onderling de markt verdeeld, iedereen kreeg een aandeel in het vervoer in Duitsland van de Pool-vrachten, ook de NPRC. Deze organisaties zorgden dan onderling voor de verdeling van de vracht en het geld dat dit op leverde. In die tijd was het vervoer niet heel goedkoop, wel goedkoop genoeg om enorm te groeien en bij te dragen aan het Duitse Wirtschaftswunder. Dus denk niet dat een gezonde economie geen reële vervoersprijs kan verdragen. Dat kan natuurlijk wel, maar de onderlinge verhoudingen moeten gelijk zijn en dat bereikte men door het boven beschreven systeem. Zo wij al beschreven werden deze Pools en Conventies gesloten tussen de rederijen en samenwerkingsverbanden, maar die konden elkaar over en weer ook niet helemaal vertrouwen, dus zochten ze vaak een derde partij om de zaak te controleren en in stand te houden. Een goed voorbeeld is de Baseler Pool: Die was van kracht op al het vervoer naar Zwitserland. Als je in Basel gelost wilde



worden, dan moest de lading via de Baseler Pool en voor de afgesproken vracht en condities bevracht zijn: Een controle om de Pool in stand te houden en dat werkte natuurlijk fantastisch. We weten niet meer heel precies hoe hoog de vracht was binnen de Baseler Pool, maar eind jaren 50, begin jaren 60 lag hij rond de 25 gulden per ton. Daar likken we nu nog onze vingers bij af!

Wij schrijven dit stukje geschiedenis natuurlijk niet voor niets. Velen die wat ouder zijn zullen het zich ook nog wel herinneren, maar wat er nu aan de hand is in de binnenvaart is, dat er gesuggereerd wordt, dat er iets nieuws onder de zon is uitgevonden: de Binnenvaart Pools. Maar een Pool, die niet door een derde partij gesanctioneerd wordt, houdt geen maand stand. Dat heeft het verleden bewezen en wij als ASV willen alle partijen in de binnenvaart waarschuwen deze heilloze weg niet in te slaan. Er is natuurlijk geen wezenlijk verschil tussen een Samenwerkingsverband en een Pool, alleen heeft de schipper in de Pool minder te vertellen en is zijn zelfstandigheid helemaal verdwenen. Dat veel schippers met hun rug tegen de muur staan begrijpen wij ook wel en ook dat heel veel ondernemingen feitelijk onderwater staan, zoals dat tegenwoordig heet als je meer hypotheek hebt dat vermogen. Ook zo'n mooie kreet: "negatief vermogen" Wij zeiden vroeger: "die heeft nog een kont met schulden!". Iets duidelijker dachten wij...."

"Waar ligt dan de oplossing?" zult u zich vertwijfeld afvragen. Nu, wij hebben daar als ASV een heel duidelijke mening over: De vervoersmarkt kan niet zonder overheidsingrijpen. Dat wist men voor de oorlog, dat wist men na de oorlog en dat wist men ook nog bij het oprichten van de EEG: in het Verdrag van Rome is het vervoer en de landbouw uitgesloten van de vrije markt. Maar de dames en heren politici vonden dat te lastig en de Multinationale Ondernemingen waren er niet van gediend. De verladers-organisaties kregen een steeds machtiger lobby en het vervoer is ook in de vrije markt terecht gekomen. Zeg niet, dat het met instemming van de schippers is gebeurd in 1993. Toen het tij nog gekeerd kon worden hebben 2600 schepen 6 weken stilgelegd om dit beleid te doen stoppen. Het is ons niet gelukt: de Rijnvaart dacht het zonder ordening van de Overheid ook wel te redden. We weten, wat er is gebeurd: de vervoersmarkt redt het niet en gaat kopje onder. Wij vinden het vreselijk wat er gebeurt. Denk niet: zijn die even blij dat ze gelijk hebben gekregen! Zeker niet, het gaat ons zeer aan ons hart, onze geliefde binnenvaart zo te zien afglijden in een groot zwart gat.

Wat moet er dan gebeuren?? De Overheid moet zijn verantwoording nemen! Nu zijn ze daar niet erg goed in en willen ze het ook niet, dus moeten ze er van doordrongen raken, dat dit nodig is. Hoe dat moet hebben onze collega's in België dit voorjaar laten zien: gewoon even stoppen met varen en de overheid aanspreken op haar verantwoordelijkheid. Zo is het altijd gegaan in het verleden en dat zal nooit veranderen: als je iets wilt, zul je je kracht moeten gebruiken om het te krijgen, want je krijgt niets voor niets. Dat zal toch inmiddels wel duidelijk zijn bij alle collega's. Wij hebben als ASV de Belgische collega's onvoorwaardelijk gesteund in hun strijd voor betere vervoersprijzen en een goede markttransparantie. Helaas heeft de Nederlandse Binnenvaart zich hier niet achter gesteld. Niet in voldoende mate. De organisaties aan het Vasteland hebben zich even gedwongen gevoeld dit akkoord te onderschrijven, maar hebben dit vervolgens niet hard gemaakt in Den Haag en Brussel en dan heb je er niets aan. Maar de fout ligt bij de schippers die nog steeds niet begrepen hadden, dat je alleen door gezamenlijk optreden uit deze crisissituatie kunt komen. Want die MILJARD EURO die de verladers in hun zak houden per jaar door hun wijze van optreden hebben wij gewoon nodig om te kunnen voortbestaan en dat geld, daar zullen we toch eens voor moeten gaan vechten.

Bestuur en Denktank ASV.

## Brief spitssluiting

Onderstaande brief heeft de ASV verstuurd naar de Provinciale Staten van Zuid-Holland

**Betreft:** het burgerinitiatief “de brug omlaag in de spits” in Boskoop

Geachte dame, heer

Op 8 oktober is aan de voorzitter van Provinciale Staten het burgerinitiatief “de brug omlaag in de spits” in Boskoop aangeboden. Het Presidium bespreekt op 14 oktober of en zo ja op welke wijze het initiatief in behandeling wordt genomen.

Enkele leden van de ASV, attendeerden onze vereniging op het burgerinitiatief “de brug omlaag in de spits” in Boskoop” en verzochten ons, ook namens hen, actie te ondernemen. Middels deze brief willen we niet alleen de visie van de ASV ten opzichte van dit initiatief onder uw aandacht brengen maar ook de doelen van de ASV alsmede enkele punten uit haar visie en beleid inzake de toekomst van het binnenvaartschip.

U zult begrijpen dat wij, gezien de aard van onze professie niet of nauwelijks de kans hebben deel te nemen aan de bespreking van dit onderwerp. Wij beseffen dat wij daarmee in het nadeel zijn en juist daarom willen wij u vragen deze brief mee te nemen in uw besluitvorming.

### **Wie is de ASV?**

De ASV is dé belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de haarvaten van de Nederlandse waterwegen. Ons ledenbestand bestaat uit particuliere schippers die de diversiteit van de binnenvaartvloot vertegenwoordigen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals het OTNB en aan thema-overleggen gericht op de binnenvaart. Daarnaast is de ASV o.a actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken of niet (tijdig) de plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

### **Visie en beleid.**

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

### **Het burgerinitiatief “de brug omlaag”**

In het burgerinitiatief wordt benadrukt dat de brug Boskoop Oost en Boskoop West met elkaar verbindt. Daarmee wordt al duidelijk dat het vervoer over de weg met de brug in wezen door de jaren heen zelf een obstakel heeft gevormd die er oorspronkelijk niet was voor de binnenvaart.

Men stapt, en dat is helaas de gewoonte, nogal makkelijk over het feit heen dat er een vaarweg ligt waar andere partijen (vervoer over de weg of per spoor) obstakels in leggen en vervolgens doen alsof de (beroeps)vaart afhankelijk is van de welwillendheid van de gebruikers van de andere modaliteitvormen in welke zin men nog van die vaarweg gebruik kan blijven maken. Om dit nog eens te benadrukken spreekt men over de vele files die natuurlijk niet veroorzaakt worden door het vervoer over water maar door het veelvuldig gebruik van de weg. Dat door een brugopening die drukte extra zichtbaar wordt, en degene die op dat moment staat te wachten zich irriteert begrijpen wij, maar om de drukte op de weg toe te schrijven aan het vervoer over water gaat ons wel erg ver.

Onderzoek heeft inmiddels uitgewezen dat die openingen in de spits helemaal niet tot extra wachttijden leiden. Wel, natuurlijk voor het individu die er toevallig voor staat (maar dat geldt net zo voor de schipper die kennelijk best een uur mag wachten), maar niet voor de totale doorstroming.

Wij willen hierbij niet de kans voorbij laten gaan u te wijzen op het Witboek Vervoer, uitgegeven door de Europese Commissie. Daarin wordt gesproken van de wens dat er een verschuiving van vervoer

over de weg naar vervoer over water en spoor plaats zou moeten vinden (20% in 2020, 50% in 2050)., Dat strookt niet met maatregelen die het vervoer over water achterstelt tegenover vervoer over de weg.

In het burgerinitiatief wordt gesproken over de leefbaarheid die in het geding zou zijn door de vele files die zouden ontstaan omdat de brug ook tijdens de spits geopend wordt. Het lijkt ons wat zwaar aangezet maar als antwoord daarop willen wij erop wijzen dat door het huidige beleid, waarbij keer op keer gekozen wordt voor vervoer over de weg ten koste van vervoer over water, nu al heel wat kleinere binnenvaartschepen niet meer kunnen bestaan. Door de sloop van die schepen zijn er al duizenden extra vrachtwagens op de weg gekomen de laatste jaren, en dat zal alleen nog toenemen. Juist daarom pleiten wij ervoor niet langer door te gaan op deze weg want het lost niets op. Het maakt het de binnenschippers die het al extreem zwaar hebben, nog moeilijker, dat zorgt voor het verdwijnen van de (kleinere) binnenvaart, dat levert weer meer vrachtwagens op en dan krijg je nog meer files. Bedenk wel dat zelfs het kleinste schip al een lading gelijk aan 14 vrachtwagens mee kan nemen.

Wat hulpdiensten en veiligheid betreft waarover gerept wordt: het lijkt ons vreemd dat de hulpdiensten speciaal in de spits massaal uit zouden rukken. Het is, net als overal in het verkeer, een goed gebruik dat hulpdiensten altijd voorrang hebben. Dus ook als een schip door een brug zou moeten. Wij hebben nog geen schipper horen protesteren als een brug niet draait omdat er een ambulance over zou moeten. Dus dat lijkt ons een oneigenlijk argument, die inspeelt op valse sentimenten om een stemming te beïnvloeden.

Wij hopen u hiermee een beeld te hebben gegeven van de drijfveren van onze leden en de juiste argumenten aangereikt te hebben om u te doen besluiten af te zien van een voorstel tot spitssluiting bij de brug van Boskoop.

Met de meeste hoogachting en vriendelijke schippersgroet,

Sunniva Fluitsma  
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)  
+ 31 611 88 77 91  
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

*"Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR)nieuwbouwweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is".*

## Franse steun voor vervoer over de weg:

Openbaarheid gerealiseerde transacties via vrachtbeurzen!?  
Invoering van controles ter voorkoming van extreem lage vrachtprijzen!?  
En nog wat van die dingen....

Het schijnt overal te kunnen en te mogen behalve in Nederland.

Daarnaast wordt er een nieuwe (maar naar ik begrijp gemoderniseerde bestaande) TGV(?)  
goederenlijn Rijssel-Bayonne (Sp.) in het vooruitzicht gesteld, investering 200 miljoen, met subsidie  
van de overheid. Er is al een vergelijkbare lijn in dienst tussen Luxemburg en Perpignan, ook  
verlieslatend, die subsidie krijgt.

Commentaar van het Franse ministerie over het subsidie-gebeuren: Geen enkele transportmodaliteit  
kan overleven zonder subsidie.....!!!!!!

### STEUNMAATREGELEN VOOR HET FRANSE GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

14 oktober 2013 · door lenMages · in Goederenvervoer, Wegvervoer De Franse transportminister  
heeft na afloop van een ronde tafel bijeenkomst met partijen uit de vervoerssector en het ministerie,  
begin oktober, maatregelen aangekondigd ter ondersteuning van het goederenvervoer over de weg.  
Europese harmonisatie ter bestrijding van oneerlijke concurrentie, verhoogde controle van voertuigen  
en steun aan bedrijven vormen de belangrijkste actiepijlers.

Aangekondigde maatregelen:

#### **1. Op Europees niveau**

Harmonisering van het uitvoeren van controles ter verhoging van hun efficiëntie.  
Opheldering over het gebruik van bestelwagens (< 3,5t) die een oneerlijke concurrentie  
uitoefenen. Harmonisering van de fiscale minimumdrempels voor diesel zodat  
concurrentieverstoreningen worden uitgesloten in de discussies over de herziening van de  
energierichtlijn.

#### **2. Concurrentievermogen**

Verbetering van de openbaarheid van gerealiseerde transacties via vrachtbeurzen en het opstellen  
van gedragscodes. Voortzetting van de werkzaamheden om contracten met betrekking tot het  
goederenvervoer te vernieuwen (standaardcontracten).  
Samenwerking tussen de overheid en de sociale partners ter bestrijding van illegale activiteiten.

#### **3. Verbintenissen van de Staat**

Oprichting van interministeriële eenheden die belast worden met de begeleiding van bedrijven in  
problemen. In de regio's van Bordeaux en Montpellier en in Bretagne wordt deze maatregel al getest.  
Het uitgangspunt is dat voorkómen beter is dan genezen.

Vermindering van de administratieve lasten. De sector zal een lijst met onnodige administratieve  
lasten opstellen, waarna de minister voor de politieke steun zal zorgen.

#### **4. Extra controles**

Invoering van controles ter voorkoming van extreem lage prijzen en om na te gaan of verhogingen van  
de brandstofprijzen en de toekomstige Ecotaxe worden doorberekend aan de klanten.

Ecotaxe: aanwijzing van speciale ambtenaren in de regio. "Elke transporteur die onder druk is gezet  
door zijn klant bij het onderhandelen van de contracten m.b.t. de doorberekening van de Ecotaxe kan  
een beroep doen op deze ambtenaren", aldus de minister.

Bron: Wk-transport-logistique, L'Officiel des Transporteurs

# Verslag gesprek Autoriteit Consument & Markt – ASV

19 augustus 2013

Aanwezig van de ASV waren Paul Markusse en Jos Evens, van de ACM (voorheen Nma) dhr. Pablo Amador Sanchez en Mevr. Renske Fikkers.

De ASV was uitgenodigd tot een gesprek n.a.v. een brief, die wij 7 mei j.l. in navolging van een soortgelijke brief van de BBU, aan de ACM hebben gestuurd om misbruik van de machtspositie van verladers in de Agri-sector aan de kaak te stellen door het opleggen van de Imexgra- en Agri-voorwaarden.

In dit gesprek hebben wij toegelicht, dat bovenstaande voorwaarden in onderling overleg tussen de verladers in de agri-sector in België en Nederland zijn opgesteld om eensgezind van de mogelijkheid gebruik te maken, die wordt geboden in de wetgeving in NL. en Blg., dat er weliswaar wettelijke regelingen zijn betreffende laad- en lostijden en overliggelden, maar dat partijen in onderling overleg ook iets anders mogen afspreken. Het feit, dat de onderhandelingspositie van de vervoerders (zeker in deze economisch slechte tijd) ver ondergeschikt is aan die van de verladers, waar het samengaan van verschillende zelfstandige bedrijven tot steeds grotere machtsconcentraties heeft geleid, heeft tot gevolg, dat er van onderling overleg geen sprake is en de schipper meestal slechts de keus heeft tussen het integraal aanvaarden van de door de verlader voorgedragen voorwaarden of het langdurig zonder lading leeg te blijven liggen.

Bij de ACM heerste de gedachte, dat de pijn nu voorlopig even uit de lucht was door het voor 2 jaar verlengen van het besluit laad- en lostijden, maar wij hebben dit ontzenuwd door te wijzen op de in de richtlijn gestelde mogelijkheid tot het maken van afwijkende afspraken, die onder druk van de markt altijd slechter zijn dan de richtlijn.

Onder verwijzing naar gebruikelijke handelspraktijken in handel en industrie, dat bedrijven, zonder in strijd te handelen met de mededingingswetten, een inkoopbeleid mogen voeren (in onze sector het inkopen van vervoersdiensten) tegen zo laag mogelijke inkoop-kosten en zo gunstig mogelijke voorwaarden, van men bij de ACM vooralsnog, dat de aangekaarte praktijken niet in strijd waren met de mededingingswetten.

Men stelde wel de vraag, op welke manier wij vonden, dat de onderhandelingspositie van de vervoerder verbeterd zou kunnen worden. Waarop wij geantwoord hebben, dat ons bij afschaffing van de beurs markttransparantie in het vooruitzicht is gesteld, bijvoorbeeld inhoudend, dat per regio actuele informatie beschikbaar moest zijn over de beschikbare lege tonnage en aangeboden lading, welk systeem er nog steeds niet is. En welk systeem ook voordelen voor de verlader kan hebben op momenten, dat er gebrek is aan scheepsruimte, omdat het dan prijsdempend werkt. Waarop de vraag volgde, of wij als binnenvaart zoiets zouden denken te kunnen organiseren, of dat dit van de overheid uit moest komen. Waarop wij geantwoord hebben, dat wij daarvoor wel ideeën wilden aandragen, maar de overheid (zeker in de huidige slechte marktsituatie) nodig hebben om een dergelijk systeem op te leggen, omdat per definitie alles door verladers wordt afgewezen, wat prijsverhogend kan werken. Wat ook werd beaamd, omdat anders weer strijdigheid met mededingingsregels zou kunnen worden geconstateerd.

Vervolgens werd ons gevraagd, of wij nog andere vragen of constatering hadden op het vlak van de mededinging.

Daarbij hebben wij erop gewezen, dat clustering aan de kant van de verladers tot steeds grotere machtsconcentraties leidt, en wij daar nooit een toets tegenkomen, of dit de markt niet verstoort, terwijl bv. in de binnenvaart sinds jaar en dag voor samenwerkingsverbanden een tonnagegrens wordt gehanteerd. En vervolgens gevraagd, of een overwegende marktmacht van een samenwerkingsverband in de binnenvaart geen vragen zou opwerpen. Wat door de ACM duidelijk bevestigd werd.

Aangaande de (door de Belgische overheid zonder onderbouwing afgewezen) klacht tegen de Imexgra-voorwaarden hebben wij gevraagd, of de ACM die onderbouwing niet kon opvragen. Dat kon wel, maar vervolgens zou de ACM ons (ondanks de wet openbaarheid bestuur) daar niet de resultaten van medelen, aangezien het informatie-uitwisseling tussen overheden betrof, die volgens de ACM niet openbaar gemaakt hoefde te worden. Men suggereerde ons, die informatie zelf op te vragen.

Daarnaast werd door ons in het kader van verstoring van de concurrentie nog verwezen naar de banksector, waar onderling onvoldoende concurrentie is en waar bv. de Rabo-bank een overgroot marktaandeel heeft in de financiering van binnenvaartbedrijven. Waar de tot op zekere hoogte zelfstandigheid van Rabo-vestigingen door de ACM niet als verzachtende omstandigheid werd erkend, aangezien de Rabo-banken door de overheid duidelijk als één concern gezien worden.

Ook is door ons nog gewezen op de marktverstorende effecten van (in feite failliete) schippers, wanneer die

door gemeentes maandelijks financiële uitkeringen krijgen tussen de € 2500,00 en € 4000,00, waardoor ze gerust onder de kostprijs kunnen blijven varen zonder er zelf direct nadeel van te ondervinden.

Ook gewezen op de gang van zaken rondom de faillissementen van de Combi-BV's, waar de oorspronkelijke eigenaren middels een onderhandse constructie na faillissement weer opnieuw dezelfde schepen in de vaart brengen nadat zo'n 10 miljoen euro aan schulden zijn verdampt, waardoor ze met beduidend lagere lasten scherper kunnen concurreren. En uiteraard hebben we weer aangekaart, dat bij faillissementen in de binnenvaart de schepen gewoon in de vaart blijven, in tegenstelling tot andere sectoren, waarvan de ACM-medewerkers vonden, dat faillissementen de markt gezonder maakten, doordat vraag en aanbod beter in evenwicht kwamen. Waar wij er nog op hebben gewezen, dat juist tijdens de beursperiode tussen de Rijnvaart en de beurssystemen dat evenwicht regelmatig werd bevorderd door het systeem van communicerende vaten.

Er werd ons nog uitgelegd, wat de werkwijze van de ACM was, c.q. kon zijn: Indien er een klacht wordt ingediend, moet de ACM binnen 8 weken uitsluitel geven over haar opstelling. Die 8 weken zijn in de praktijk veel te kort, zodat er geen goede opstelling geformuleerd kan worden. Daarom kiest men liever voor het systeem van meldingen, waarbij een dossier wordt aangelegd en met nieuwe feiten kan worden uitgebreid, tot zaken voldoende duidelijk zijn om ingrijpen te rechtvaardigen of om een uiteindelijke klacht uit de markt binnen die 8 weken af te kunnen handelen.

Het gesprek heeft in totaal ca. anderhalf uur geduurd en verliep in goede sfeer. Wanneer wij nieuwe feiten of vragen of ideeën hadden, waren wij ten allen tijde welkom.

Tot zover dit verslag,

Jos Evens.

# Verlag bijeenkomst van het Droge Ladingcomite

door de ogen van Ron Breedveld.

Wij (Roel, ik en Piet) zijn naar het congres van het Droge Lading Comité geweest. Er waren tegen de 300 mensen waarvan naar onze inschatting circa. 150 schippers.

Het eerste gedeelte bestond uit een aantal toespraakjes van Leo Nouwen (Schipper/Eigenaar koppelverband Evanti en voorzitter van de Eensgezinde Grote Rijnvloot), Arie Kraaijeveld (voorzitter Droge Lading Comité) en Frank Galle (bestuurslid DLC). Daarna was er een uitleg over het rapport van de Universiteit van Antwerpen.

Duidelijk was dat deze man de opdracht had gehad een beeld te schetsen van het ontstaan van de huidige overcapaciteit, hoe die zich ontwikkeld heeft en wat het effect is op de vrachtprijzen. Voor mij niks nieuws, maar hij legde het wel goed en duidelijk uit voor mensen die niks van binnenvaart weten.

Kort is hij nog ingegaan op het feit dat er in de binnenvaart sprake is van twee markten. De primaire (tussen verlader en bevrachter) en een secundaire (tussen bevrachter en schipper). Hij haalde hierbij het rapport aan van dhr. van Dijk (Nijenrode) van begin 2012 waarin dit stond.

Hij deed ook een uitleg over het voorstel tot structuurversterking van de binnenvaart. Dat voorstel is om te gaan werken met pools, net als in de zeevaart. Er werd bij gezegd dat dit slechts een idee is en het verder aan de sector zelf is om daar vorm aan te geven.

Dat was sowieso de strekking van de dag. "Wij" moeten het samen gaan doen. Van Brussel, Den Haag etc. hoeven we niks te verwachten. We moeten het zelf gezamenlijk doen volgens de sprekers.

Na de sprekers en de uitleg van het rapport was er nog kort de gelegenheid om vragen te stellen over het rapport. Duidelijk was dat het niet de bedoeling was een discussie te beginnen, want daar zou in het tweede deel tijd genoeg voor zijn.

Tijdens de lange lunchpauze moesten de aanwezigen aan de hand van vijf stellingen in kleine groepjes met elkaar discussiëren.

Na de lunch hebben we eerst nog mogen luisteren naar 2e kamerlid Albert de Vries en Europarlementariër Peter van Dalen. En toen was er circa. 1,5 uur tijd voor discussie. Dat ging in de vorm van een paneldiscussie. Het panel bestond uit;

Leo Nouwen (voorzitter Eensgezinde Grote Rijnvloot)  
Rinus de Korte (gepensioneerd binnenvaartondernemer/bevrachter)  
Edwin van Hassel (Universiteit Antwerpen)  
Peter van Dalen (Europarlementariër)  
Albert de Vries (2e kamerlid)  
..... (een mevrouw van de Rabobank afd. Transport en Logistiek)  
en Frank Galle (scheepsmakelaar)

Op voorhand werd verteld dat er niet over de oorzaken mocht worden gesproken, maar alleen gericht op de toekomst.

Er waren vier onderwerpen.

In mijn eigen woorden:

- Wat doen we met de casco's die er nog liggen.
- Hoe halen we capaciteit uit de markt.
- Wat moet er gebeuren met de Borgstellingskredieten.
- En hoe komen we tot structuurversterking.

## **Wat doen we met de casco's die er nog liggen.**

In het panel werd duidelijk dat voorkomen moet worden dat deze afgebouwd worden. Wellicht kunnen ze naar andere vaargebieden, worden gesloopt of voor andere doeleinden worden gebruikt. Allemaal mogelijkheden, maar geen van de panelleden had een idee hoe dat structureel aan te pakken. Banken en overheid gaan niks instellen om toevoeging te voorkomen. Banken kijken nu uiteraard wel

heel kritisch naar een aanvraag van financiering voor nieuwbouw. Er wordt meer een oproep gedaan van het gebruik van gezond verstand door de binnenvaartsector.

### **Hoe halen we capaciteit uit de markt.**

Het in het rapport geopperde idee om schepen die failliet zijn op te leggen of te slopen werd positief ontvangen in het panel. Het is dan wel de bedoeling dat het beperkt blijft tot grote schepen (kleine schepen worden al gesloopt op basis van natuurlijk verloop, de overgangsbepalingen en slechte economische rentabiliteit). De capaciteit die uit de markt gehaald moet worden schommelt rond de 300.000 ton (op 3 meter diepgang). De overheid en banken hebben geen geld, aldus het panel. Een sloop/oplegeregeling zal betaald moeten worden door de sector zelf. Dit kan bijvoorbeeld d.m.v. een opslag op de rente. Vanuit de zaal zei iemand dat het wellicht beter is om het via de vrachtprijs te verrekenen. Het panel had geen duidelijk antwoord hoe een regeling het beste betaald kon worden. De banken hebben wel aangegeven mee te willen denken als de sector met een plan komt.

### **Wat moet er gebeuren met de Borgstellingskredieten.**

Door de onderzoeker van de Universiteit van Antwerpen is geconcludeerd dat het BMKB wel degelijk zijn nut heeft bewezen in de goede tijd om de vloot te moderniseren en uit te breiden. Nu duidelijk is dat het BMKB een bijdrage heeft geleverd aan het ontstaan van de overcapaciteit is het wellicht beter deze regeling te herzien. Door een schipper werd gezegd dat er in 1993 al afgesproken was de regeling af te schaffen of af te bouwen. Dat werd door Gerard Kester van BBU weerlegd en gezegd dat het zo nooit is afgesproken in de Albeda overleggen, maar dat er in de loop van tijd naar gekeken zou worden. Verder opperde Wim Onderdelinden van ABRI het idee dat banken kunnen afschrijven door middel van het incasseren van de staatsgaranties. Hierdoor wordt de schuld van de ondernemers verminderd. Het panel dacht dat dit niet mogelijk was.

### **En hoe komen we tot structuurversterking.**

Dat was het belangrijkste onderwerp. Het voorstel van de pools ligt er. Het panel ziet dit als enige mogelijkheid om de structuur van de markt te verbeteren en de positie van de particuliere ondernemer te versterken binnen de wettelijke kaders. De sector zal het zelf moeten doen. Zelf het initiatief nemen en plannen voor dergelijke pools uitwerken. Banken en overheid zijn wel bereid om mee te denken, maar "we" moeten het nu zelf gaan doen. Vanuit de zaal zei iemand dat men eerst maar eens moest stoppen met Bargelink, want we maken het voor bevrachters wel heel makkelijk om te zien hoeveel schepen er beschikbaar zijn. De dagvoorzitter verdraaide de vraagstelling en meldde dat BLN met een transparantere markt aan de slag gaat.

Als antwoord op een vraag vanuit de zaal was het panel het erover eens dat de binnenvaart beter gepromoot moet worden en de overheid moet zoeken naar budget hiervoor.

Aan het einde trok de dagvoorzitter de conclusie dat we allemaal vinden dat het Droge Lading Comité verder moet gaan met wat er besproken is te onderzoeken en uit te werken. De sector steunt ze daarin en kunnen dat aangeven door op een button te klikken op de website van BLN.

Mijn conclusie is dat ik op het congres niets wijzer ben geworden en denk niet dat er door dit congres en het DLC werkelijk wat gaat veranderen in de binnenvaart. Ze hebben het er namelijk nog steeds over dat "we" aan de slag moeten met de conclusies van Arie Verberk van eind 2010.

Ron Breedveld



## Verlag congres "Bakens verzetten" DLC 14 september 2013.

door de ogen van Piet Bennik.

Nadat de voorzitter Dhr. Kortenhorst de conferentie een half uur later dan gepland vanwege de opkomst (zo'n 300 mensen waarvan 150 schippers) had geopend, kwamen er een aantal sprekers aan het woord als inleiding over de situatie in de binnenvaart.

Allemaal stuurde ze aan op samenwerken dat dit het thema is wat de binnenvaart zal moeten redden.

Hiermee bedoelen dat we de bakens moeten verzetten van einzelgänger naar samenwerken in pools.

Vaak werd er ook aangehaald dat wij geen steun vanuit de politiek of Brussel konden krijgen.

De tijd van wijzen naar andere die mogelijk verantwoordelijk is, is voorbij.

Daarna kwam Dhr. Van Hassel aan het woord die het hele plan kwam uitleggen en toelichten.

Die vertelde dat in tijd van crisis juist rustiger aan moeten doen want uit gewoonte gaat men juist harder werken om het bedrijf boven water te houden en dit werk juist averechts op de situatie in de binnenvaart.

Het houdt geen steek want volgens ons werd er in de goede tijd net zo hard gevaren, want toen werd er veel geld verdiend!

Hij maakte ook de opmerking dat de verlader geen vaste vervoersprijs heeft, en liet de sheet zien waarin een primaire en een secundaire markt te zien was.

Na vragen van mijn zijde bleek dat dit niet onderzocht was.

Mijn opmerking was de verlader betaald waarschijnlijk wel een vaste prijs aan de bevrachter en die gaat de markt om het zo goedkoop mogelijk aan de man te brengen.

Gelijk ook gevraagd waarom de poolmanagers niet gelijk met de verlader gaat onderhandelen.

Hier had hij schijnbaar niet aan gedacht en we kregen dan ook als antwoord dat het tot de mogelijkheden hoort.

Eigenlijk is het wel vreemd als je met een plan komt om de binnenvaart een betere vervoersprijs te geven om uit de crisis te komen dat je dat dan niet onderzoekt.

Daarna begon hij over dat failliete schepen dus goedkoper in de markt komen, dat dit ook een negatief effect heeft op de totale vracht prijs want die kunnen dan goedkoper varen.

Dit verandert dus de capaciteit niet en het komt de vervoersprijs niet ten goede.

Mijn opmerking hierover was dat dit vrije-markt effect is en dat misschien wel de vrachtprijs voorop loopt op de waarde van het schip.

En dat zo'n schip uit een faillissement weleens rendabel kan gaan varen voor de huidige prijzen.

Hier was de zaal en speciaal Kortenhorst niet zo van gecharmeerd, want ik had nog een opmerking maar die mocht ik al niet meer uitspreken. Waarschijnlijk was het mes dus geslepen.

Na de pauze werd deel 4 van het plan, het voorstel om de structuur te verbeteren uitgelegd.

Een heel verhaal, om maar tot samenwerken, dus tot poolvorming over te gaan.

Daarbij liet hij de sheet zien van kleine zelfstandige tot rederij en het verschil tussen coöperaties en pools.

Met de nadruk om vooral over te gaan tot poolvorming.

Note! Het enige voordeel van pool varen is de dat de leeg vaart vermindert met daarmee de aan verwante zaken als kosten besparing en uitstoot.

Hij gaf hierbij aan dat daar misschien wel een subsidie potje voor was om dit te stimuleren!

Nogmaals werd er aangehaald dat het poolmanagement zaken moet gaan doen voor de pool met de bevrachter.

Desnoods moest hier van buiten af specialisten worden ingezet.

Note! Ik vond 75% van zijn verhaal niet geheel kloppen!

Daarna punt 5 met als hoogste punt de failliete gaande schepen binnen een pool die mocht niet weer terug op de markt zoals eerder gezegd werkt dit markt verstorend.

Dus deze moesten of afgevoerd worden of er moeste een soort van oud voor nieuw regeling komen.

Daarnaast opperde hij ook dat de pool dan maar een deel van de opbrengst aan de bank moest geven om dat schip maar niet meer terug in de vaart te brengen!!!!

Sloopregeling was geen optie want de kleine binnenvaart werd toch wel koud gesaneerd omdat die een verminderde economische rentabiliteit hebben.

Op het tweede deel mochten we geen opmerkingen of vragen stellen!

Toen kwam Frank Galle nog aan het woord over slopen dat daar geen geld voor was en dat was in het verleden wel gebleken dus moesten we de beste optie kiezen en dat was samenwerken.

Tijdens de anderhalf uur durende pauze moesten we in groepen gaan zitten en kregen we een 5 tal gerichte (gemanipuleerde vragen naar mijn mening) beantwoorden.

De opzet vond ik wel goed doordacht je werd verplicht met gelijke grote (poolvorming) schepen van gedachten te wisselen.

Roel en ik zaten aan de tafel met 105 meters die waren dus niet zo voor poolvorming, wat dus in de ogen van de opstellers negatieve antwoorden waren.

Dit hadden we ook aan een langs komend Kortenhorst vermeld, dus deze was weer gauw weg!

Na de pauze kwamen de parlementariërs (CU en PVDA) aan het woord.

De vraagstelling van de pauze werd niet behandeld, alleen werd er zijdelings opgemerkt door Kortenhorst dat er veel voor waren om samen te werken.

Toen werd er een forum gevormd van de volgende personen:

De Korte vrijwilliger, Leo Nouwen DLC, van Hassel uitwerker plan UA., van Dalen Euro parl.CU, de Vries PVDA, Mevr.Plagginger RABO bank, Galle makelaar.

Er waren 4 segmenten waarbij het forum 8 minuten spreektijd hadden en 12 minuten om vanuit de zaal vragen te stellen.

Vanuit het forum werd steeds maar gesproken om het plan maar uit te voeren en dat dit het beste was voor de binnenvaart en vooral niets verwachten van de overheid dus de sector moet die het zelf oplossen!

Vanuit de banken zowel van het forum als uit de zaal werden geen toezeggingen gedaan als alleen het plan uitwerken en dan gaan ze dit bekijken.

Vanuit de zaal kwamen de volgende vragen:

S. van Wijk vroeg over de afschaffing van de staatsgarantie en vertelde dat dit ons 20 jaar geleden al beloofd was.

Daarbij kwam ook nog dat de politiek de spelregels steeds veranderd door wisselingen van kabinet.

Hierop kreeg hij geen duidelijk antwoord.

Er kwam nog een opmerking van Nico Evens over dat het plan verdacht veel op het EUBO plan leek maar dat daar geen geld voor beschikking werd gesteld, waarom zou men nu dan wel geld ter beschikking stellen.

Ook deze werd afgekapd door Kortenhorst en dus geen rechtstreeks antwoord we moeten in de toekomst denken en niet meer in het verleden!

Later herhaalde Nico zijn vraagstelling nogmaals en weer geen antwoord.

Gerard Kersten haalde nog eens het Albeda akkoord erbij en dat dit geen steekhoudend verhaal was omdat we eerst 5 jaar in crisis moesten zitten eer men de staatsgarantie zou worden afgeschaft.

Van Dalen beaamde dit.

Er was ook nog een vraag over bemanningswisselingen binnen een pool.

Hier kwam geen duidelijk antwoord op dat moest nog ingevuld worden.

Zelfs een Johan Muller en vele anderen mochten geen vragen stellen!

De zogenaamde beperkte tijd was hier de oorzaak van.

Er waren nog vage ideeën over de 24 nog af te bouwen casco's.

Ook hierover werden geen spijkers met koppen geslagen.

Vanuit de zaal was nog wel een MSG lid die het een goed plan vond want de MSG werkt al vele jaren met zo'n systeem en er vloaide nog zelfs een winstdeling uit.

Dit was natuurlijk een goede insteek waarop Kortenhorst natuurlijk gelijk op in speelde.

Einde conferentie en tijdens het na borrelen nog wat mensen gesproken.

Ik heb nog eens vragen gesteld aan van Hassel (planmaker) hoe hij erbij kwam dat de kleine binnenvaart geen toekomst meer had economisch gezien.

Ik vertelde hem dat onze schepen dus veelal naar de sloop gaan omdat de banken deze niet meer willen financieren.

Hierop antwoordde hij dat door de CCR eisen het niet meer haalbaar was om deze schepen te exploiteren.

Ik zei dat je daar nog niet vanuit kan gaan want de eisen worden misschien nog wel veranderd als men toch inziet dat het onzinnige eisen zijn.

Nogmaals gevraagd waarom hij niet de tarieven prijsstabiliteit van de verladers heeft na getrokken. Dit heeft hij "vergeten" te onderzoeken.

Ook met de grote schepen eigenaren gesproken en gevraagd of dat die het zo'n goed plan vonden. Het komt namelijk op het volgende neer::

Weinig eigen identiteit.

De schipper wordt gestuurd.

Waarschijnlijk geen lading keuze.

Uitwisseling van personeel.

Deze vonden het wel een redelijk plan, maar doorvragend hadden ze toch wel twijfels die nog ingevuld moesten worden.

Kortom onze delegatie vond het een vaag plan, wat voordat het gepresenteerd werd eerst had moeten worden uitgewerkt door de DLC zodat er veel meer duidelijkheid was.

Ook hadden er meer DLC leden in het forum moeten zitten om het plan uit te leggen.(als ze dat al kunnen)

De onderzoeker had waarschijnlijk geen opdracht gekregen om de verladersprijs en de rentabiliteit van de schepen <86 meter te onderzoeken, hetgeen wat dus zo'n onderzoek laat wankelen.

Er is geen enkele stemming geweest, de bevindingen moeten thuis uitgebreed worden (volgens mij hebben we daarvoor al een week de tijd gehad om daar over te denken) en op de site van BLN kan je je stem weergeven.

Dit geeft te kennen dat je publiekelijk misschien ergens bang voor bent.

Daarnaast hoorde we niet veel anders als de kernwoorden poolvormen en samenwerken.

Wederom een, naar onze mening, gemanipuleerde conferentie waarbij geen steekhoudende vragen worden getolereerd.

Dit werd ook beaamd door Johan Muller (duwbakken vereniging) tijdens onze gesprekken buiten met hem.

Conclusie een dag die verlopen is zoals wij ASV delegatie en de denktank het verwacht hadden!!!

Piet Bennik

## Verslag startbijeenkomst TNO onderzoek geluidseisen.

Onlangs heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu TNO de opdracht gegund om onderzoek te doen naar de geluidseisen die vanaf 2015 worden gesteld aan bestaande schepen uit de ROSR overgangsbepalingen. Reden hiervoor is dat onderzoeksbureau KplusV in 2011 concludeerde dat de geluidseisen één van de knelpunten is in de overgangsbepalingen met hoge kosten.

De startbijeenkomst die gehouden is op 13 september jl. had tot doel om TNO de gelegenheid te geven om aan vertegenwoordigers van het bedrijfsleven uitleg te geven over de aanpak van het onderzoek en welke informatie en knowhow men van het bedrijfsleven verwacht.

Namens de ASV waren Ron Breedveld en Ger Veuger aanwezig. Daarnaast ook functionarissen van BBU, KSV, CBRB, NBKB, IVR en de Vereniging van Waterbouwers. Vanuit het bedrijfsleven was ook iemand aanwezig van de technische dienst van rederij Wijgala.

Dhr. Rens Vermeulen van het ministerie begon de bijeenkomst met het feit dat vooralsnog niet duidelijk is hoe de CCR destijds (begin jaren '70) de normering van geluid op schepen heeft vastgesteld, bijvoorbeeld 60 dB in slaapkamers. Ten behoeve van het onderzoek stelt hij voor om te kijken of dat te achterhalen valt vanuit de archieven van de CCR.

Vervolgens is er door leden van het TNO team (voornamelijk samengesteld uit mensen met kennis over geluid e.d.) uitleg gegeven over de aanpak van het onderzoek. TNO wil onderzoeken wat geluid produceert op een schip, hoe dit wordt overgedragen naar de doelgebieden van de eisen en welke maatregelen als effectief kunnen worden bestempeld om tot reductie van het aantal decibellen te komen. Dit levert voor de onderzoekers direct een probleem op. We spreken immers over bestaande schepen die sterk van elkaar variëren op o.a. constructie, motorvermogen/laadvermogen verhouding, motor(en)inbouw etc. etc. etc.

Het budget voor het onderzoek is echter zeer beperkt en dat laat niet toe dat er op grote schaal metingen worden uitgevoerd aan boord van schepen. Het budget voor het onderzoek laat slechts toe dat er op vier schepen metingen worden gedaan. Uit het KplusV rapport was al duidelijk geworden dat het onderzoek zich zal beperken tot vier typen schepen te weten, Spitsen, Kempenaars, Dortmunders en Rhein-Hernescheepen (de zogeheten CEMT I t/m IV klassen), met een bouwjaar van voor 1976. Een concrete vraag van de onderzoekers aan de vertegenwoordigers van de binnenvaart was op welke schepen het beste metingen kunnen worden uitgevoerd.

Omdat het hier gaat om CCR eisen zal in eerste instantie schepen onderzocht worden op basis van omstandigheden die zich op de Rijn voordoen. Dat houdt in dat er metingen zullen worden verricht tot minimaal 90% van het totale vermogen

Een ruim gedeelte van de overige tijd van de bijeenkomst is opgegaan aan het uitwisselen van kennis vanuit het bedrijfsleven aangaande de samenstelling van de vloot. De onderzoekers gaven aan dat het voor hun van belang is om o.a. te weten; hoeveel schepen zijn er van voor 1976?, wat voor schroef hebben de schepen?, hoe staat de motor opgesteld (star/flexibel)?, etc. etc.. De conclusie was dat er nog te weinig inzicht is voor het bedrijfsleven om hier concrete antwoorden op te geven

Aan het einde van de bijeenkomst zijn de afspraken gemaakt dat IVR een analyse gaat doen naar het aantal schepen in de doelgroep en KSV, BBU en CBRB een enquête gaat samenstellen om scheepseigenaren te vragen hoe bepaalde zaken op hun schip is geconstrueerd.

Ron Breedveld 16-9-2013.