

Opmerkingen ASV naar aanleiding van de aanbevelingen hoofdrapport kleine schip		
Aanbeveling	opmerking	conclusie
<p>Aanbeveling 1 : Behoud, beheer en onderhoud havens en ligplaatsen Het integrale belang van professioneel havenbeheer en onderhoud van ligplaatsen onder de aandacht brengen van de betrokken overheden, via de Nederlandse vereniging Binnenhavens (NVB) en Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB'.</p>	<p>Is dit niet iets wat nu ook al gedaan zou moeten worden? De ASV mist die inzet nu juist vaak in het kleine vaargebied en voelt zich gedwongen zelf daar regelmatig actie op te ondernemen (Noord-Holland en Zuid-Holland) zoals men in de pers heeft kunnen vernemen. Waar is de vereniging Schuttevaer in dit verband?</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling.</p>
<p>Aanbeveling 2: Stimuleren multimodaal vervoer Bedrijven op natte bedrijven terreinen die geen gebruik maken van vervoer over water stimuleren dan wel faciliteren dat de water infrastructuur wordt benut of dat bedrijfsverplaatsing mogelijk wordt gemaakt.</p>	<p>Daar aansluitend zou men eens kunnen kijken hoe de situatie in België is waar bedrijven dan wel gefaciliteerd worden om zich langs de vaarweg te vestigen maar dan ook werkelijk per schip moeten vervoeren.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling.</p>
<p>Aanbeveling 3: structurele aanpassing bemanningsregelgeving Een onderzoek te starten om de Bemanningsregelgeving aan te passen aan de stand der techniek en de eisen van de (toekomstige) tijd, die inspeelt op de toekomstige generaties nieuwe schepen. Eén en ander zal ook afgestemd moeten worden met Europese regelgeving, dan wel input ervoor moeten zijn.</p>	<p>Wat de ASV verbaast is dat hierin de kwestie van de problematiek met alleen varende schippers helemaal niet aan de orde komt. Ook daar zou verlichting voor kunnen gelden, waarbij men streeft naar gelijktrekken van regelgeving (ook door internationale contacten). Maar ook zou men opnieuw kunnen kijken of alleenvaart mogelijk zou kunnen zijn in heel Nederland (ook op de Westerschelde bijvoorbeeld) Bij de door de bedrijfstak ingediende wijzigingsvoorstellen zat een uitgewerkt ASV-voorstel ter synchronisering van de alleenvaar-regeling, wat door de andere organisaties om onduidelijke redenen uiteindelijk niet mee ingediend werd.</p>	<p>De ASV wil deze aanbeveling uitbreiden wat betreft alleen varende schippers. "waarvoor de wijzigingsvoors tellen in uitgewerkte vorm klaarliggen.</p>
<p>Aanbeveling 4: versoepeling rusttijd eenmansvaart</p>	<p>Het is een heel beperkt voorstel, maar misschien dat het net een individu helpt. : Ook het maximum aantal werkuren, omschreven in x-uren per week, is niet werkbaar voor schepen op langere trajecten, aangezien voor het bereiken van de bestemming per week 3 rustdagen genomen moeten worden, dan wel max. 7 uur per dag varen, waardoor het economisch en praktisch volledig onhaalbaar wordt.</p>	<p>Hiervan uitgaande, ondersteunt de ASV deze aanbeveling.</p>
<p>Aanbeveling 5: wettelijk verankeren praktijkexamen Praktijkexamens voor de kwalificatie voor schipper en matroos wettelijk vaststellen in 2012</p>	<p>Om voor de zij-instromer zijn vaarbevoegdheid voor de binnenvaart te verkrijgen, is een nieuwe opzet van het praktijkexamen noodzakelijk. Hierbij wordt de benodigde vaartijd voor schipper en matroos teruggebracht van 4 jaar naar 1 jaar.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling mits dit voor alle scheepsgroottes zou gelden.</p>

<p>Aanbeveling 6: oprichting van een Opleiding en Ontwikkelfonds Het oprichten van een Opleiding en Ontwikkelfonds met als doel de zij-instromer, in zijn overgang van zijn oude beroep naar die van schipper, financieel tegemoet te komen gedurende zijn opleiding.</p>	<p>Een opleidings- en ontwikkelingsfonds wordt doorgaans betaald door het bedrijfsleven, de schippers dus. Hoewel zo'n fonds zinvol kan zijn lijkt ons dat nu op dit moment niet bepaald een redmiddel voor de bestaande kleinere binnenvaart, en men krijgt er weer een kostenpost bij.</p> <p>Men zou de aanbeveling kunnen ondersteunen, onder voorwaarde, dat het uit de algemene middelen gefinancierd wordt, maar die kans lijkt ons klein</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling vooralsnog niet.</p>
---	--	--



<p>Aanbeveling 7: vergroting didactische kwaliteiten praktijkbegeleider De didactische kwaliteiten van een leermeester aan boord van een schip moeten worden verbeterd, door de opleiding tot leermeester verplicht te maken. Certificering is nodig van de schipper die de rol van praktijkbegeleider (stagebegeleider/leermeester) kan vervullen.</p>	<p>Dit rapport gaat over het kleine schip. We weten dat leermeesters toch vooral op grotere schepen actief zijn. Dit lijkt ons nu zeker geen prioriteit.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling (vooral nog) niet .</p>
<p>Aanbeveling 8: het aantrekken van een coach Het aantrekken van een coach die o.a. tot taak krijgt de potentiële ondernemer (zij-instromer) te ondersteunen en te begeleiden bij zijn studie en het opzetten van zijn onderneming en studie. De benodigde financiële middelen voor een coach kunnen worden afgedekt uit een Opleiding en Ontwikkelingsfonds;</p>	<p>Een opleidings- en ontwikkelingsfonds wordt doorgaans betaald door het bedrijfsleven, de schippers dus. Hoewel zo'n fonds zinvol kan zijn lijkt ons dat nu op dit moment niet bepaald een redmiddel voor de bestaande kleinere binnenvaart, en men krijgt er weer een kostenpost bij. Daarnaast blijft het zo dat je een zij-instromer kan coachen maar als een klein schip geen toekomstmogelijkheden heeft, omdat we die niet creëren dan is zo'n zij-instromer daar niet mee geholpen.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling (vooral nog) niet . Het heeft pas zin als een klein schip een toekomst heeft.</p>
<p>Aanbeveling 9: inzicht in de technische staat van de vloot Inzicht is nodig in de technische staat van de kleine vloot om een inschatting te krijgen van de te verwachten investeringen. Op basis daarvan kan worden besloten: sloop of sanering van het oude schip.</p>	<p>Er vanuit gaande dat de experts de afgelopen jaren hun werk goed gedaan hebben is de hele vloot technisch in orde. Waar we het hier over hebben is regelgeving waarvan nut en noodzaak niet aangetoond zijn. Het is voor de ASV onverteerbaar als daardoor schepen gesloopt zouden worden, cq schippers zich diep in de schulden zouden moeten steken. Ten slotte het Duitse rapport ligt er al jaren en is nooit weersproken (ook niet door de CCR) . Een nieuw onderzoek werkt alleen vertragend in het behoud van de kleinere scheepvaart.</p>	<p>Inzicht in de technische staat is prima maar voor de ASV is sloop van schepen (zeker beneden de 1000 ton) geen optie</p>
<p>Aanbeveling 10: oprichten platform innovators Het oprichten van een 'platform van innovators' om praktische innovaties van de grond te krijgen. Uitgegaan wordt van een praktische werkwijze, waarbij aan de hand van thema 's of een potentiële deelmarkt vernieuwingen en innovaties worden uitgewerkt.</p>	<p>Ook het voorgaande rapport stond vol met innovatieve voorstellen waar meestal veel subsidie mee gemoeid was. Het heeft (zeker de bestaande) binnenvaart bitter weinig opgeleverd. Wat de ASV betreft is dit daarom geen prioriteit. Met zo'n vage omschrijving van de doelstelling hebben wij inmiddels geen vertrouwen meer in een positief resultaat. .</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling niet.</p>

<p>Aanbeveling 11: gelijkstelling van emissienormen De regelgeving voor de normen voor uitstoot van schadelijke gassen en luchtverontreinigende deeltjes dient voor de binnenvaart en de vrachtauto gelijkwaardig te zijn. Voorgesteld wordt om de CCR-norm voor binnenvaartschepen en een Euro-norm voor trucks, in juridisch opzicht gelijkwaardig te maken, dan wel tot een uniforme (nieuwe) norm te komen.</p>	<p>De ASV staat hier positief tegenover, indien dit inhoudt, dat op de weg nog toegelaten motoren van een eerdere Euronorm ook in de binnenvaart toegepast mogen worden, hetgeen bij de huidige CCR-norm niet is toegestaan. Tevens moeten er, voor de kleine binnenschepen, motoren beschikbaar blijven/komen van een vermogensklasse vanaf 200 kW.</p>	<p>De ASV staat hier positief tegenover mits aan de voorwaarden zoals hiernaast omschreven wordt voldaan.</p>
<p>Aanbeveling 12: Stimuleren van praktische vernieuwingen om de uitstoot van emissies te reduceren a. Het actief promoten van (geschakelde) vrachtwagen motoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur. b. Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen. c. het inzetten van Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie).</p>	<p>a. Het actief promoten van (geschakelde) vrachtwagen motoren als alternatief voor grote scheepsmotoren met een zeer lange levensduur. Zie opm. betreffende vermogensklasse bij aanbeveling 11. Ook hier blijkt uit de tekst, waarop de aanbeveling slaat, dat voornamelijk wordt gedacht aan schepen richting 1500 ton. 700 Kw is een rendabel/gangbaar vermogen voor een schip van minimaal 1000 ton, laat staan 2 x 700 Kw. b. Het actief onder de aandacht brengen van LNG als alternatieve brandstof voor (kleine) schepen. Dit voorstel verbaast de ASV hogelijk. Bij een presentatie bij de CCR in Straatsburg werd duidelijk dat de investering om op LNG (Of duel fuel) te varen gigantisch is. Bovendien moeten de schepen een klein vaartraject hebben vanwege de geringe beschikbaarheid van het product. Lijkt ons niet echt geschikt voor de 'flexibele' kleine vloot. c. het inzetten van Milieu Prestatie Contracten (MPC subsidie). Is allemaal leuk, maar redden we daar de kleine vloot mee?</p>	<p>Het lijken ons tamelijk zinloze aanbevelingen die, juist wat deze doelgroep, de kleine binnenvaart betreft weinig toe zal voegen aan de overlevingskansen. Daarom: geen prioriteit en de aandacht gaat niet naar waar die op gericht zou moeten zijn. Dus de ASV ondersteunt deze aanbeveling niet.</p>
<p>Aanbeveling 13: Verbreding Maatwerk Advies voor Verladers In samenwerking met het project 'Maatwerk Advies Verladers' actief op zoek naar nieuwe logistieke stromen en het introduceren van de nodige technologische innovaties om vervoer over water aantrekkelijker te maken.</p>	<p>De uitwerking hiervan is voor de ASV te onduidelijk om op te kunnen reageren</p>	<p>De uitwerking hiervan is voor de ASV te onduidelijk om op te kunnen reageren</p>

<p>Aanbeveling 14: logistieke dienstverlener als centrale spil</p> <p><i>De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur.</i></p> <p><i>Samenwerking en organisatorische schaalvergroting is echter primair een verantwoordelijkheid van de markt. Het proces kan worden gefaciliteerd via o.a. voorlichtingsbijeenkomsten en seminars, georganiseerd vanuit de branche-organisaties.</i></p>	<p>De meest efficiënte organisatievorm in de droge binnenvaart is wanneer sprake is van een logistieke dienstverlener die de goederenstroom controleert van deur tot deur. De klantgerichtheid, de logistieke dienstverlening, service en betrouwbaarheid, is dan het beste gewaarborgd. De bevrachter of het overslagbedrijf kan hierin de spil zijn. Maar ook een schipperscoöperatie of verlader (in geval van dedicated vervoer) kan zich profileren als een logistieke dienstverlener.</p> <p>ASV:</p> <p><i>Om de schipper nu weer ‘over te leveren’ aan de logistieke dienstverlener is niet nodig en gevaarlijk, aangezien de logistieke dienstverlener andere prioriteiten heeft of kan hebben dan winstgevend vervoer per schip, en is dus in strijd met de doelstelling van de ASV, het behoud van onafhankelijkheid’ waar de belangen van de individuele schipper voorop staat. ‘</i></p> <p><i>De ASV denkt dat als er een echt transparante markt is waar al het werk en beschikbare schepen zichtbaar zijn (een groot deel van) dit probleem opgelost is.</i></p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling niet, maar wil een werkelijk transparante markt</i></p>
<p>Aanbeveling 15: vergroting inzicht in logistieke diensten</p> <p><i>Inzicht vergroten in de keten van de droge binnenvaart door van bevrachters en coöperaties overzichtelijk en transparant de geboden diensten voor de klant in beeld te brengen, zoals:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> <i>geografisch operatiegebied.</i> <input type="checkbox"/> <i>dienstverlening (door to door transport)</i> <input type="checkbox"/> <i>vaargebied</i> <input type="checkbox"/> <i>overslag- en opslagmogelijkheden</i> 	<p>(ASV) De ASV pleit voor markttransparantie maar verstaat daar iets heel anders onder als het hierboven beschrevene. Bij markttransparantie zou duidelijk moeten zijn welke tarieven er door de klant betaald worden, welke de tarieven de bevrachter rekent en welk werk er op de markt is (alles). Nu hebben de bevrachters (en samenwerkingsverbanden) alle marktmacht in handen omdat zij de prijzen bepalen en weten hoeveel werk er is. De schipper is afhankelijk van informatie van een partij met een strijdig belang.</p> <p>Voorstel ASV: (echte) markttransparantie en bodemtarieven, vastgesteld door het NEA (liefst gecombineerd met evenredige vrachtverdeling)</p>	<p><i>Onvoldoende qua markttransparantie</i></p>
<p>Aanbeveling 16: gezamenlijke Bevrachtingsvoorwaarden</p> <p><i>Voor transparantie in de markt zijn gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden een essentieel instrument. De CBRB vervoersvoorwaarden vormt hiervoor een kader</i></p>	<p>De ASV vindt de gezamenlijke bevrachtingsvoorwaarden een goed idee, maar de praktijk is weerbarstig. Bevrachters bepalen zelf hun voorwaarden. Zolang de schipper geen marktmacht heeft zal het weinig opleveren. Hoe er met het huidige laad- en lostijdenbesluit wordt omgegaan, bewijst onze stelling.</p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling, maar gelooft er niet in dat dit ons veel zal opleveren</i></p>

<p>Aanbeveling 17: verbeterde subsidieregeling De MIA en EIA als kader te gebruiken voor een verbeterde stimuleringsregeling voor kleine schepen met dien verstande dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er de komende 4 jaar een forfaitair bedrag beschikbaar wordt gesteld uit het VAMIL, MIA en EIA; - De toegekende financiën als een vaste financiële bijdrage worden uitgekeerd en niet meer als fiscale aftrekpost. 	<p><i>Dat de toegekende financiën als een vaste financiële bijdrage worden uitgekeerd en niet meer als fiscale aftrekpost ondersteunt de ASV van harte. .</i></p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling</i></p>
<p>Aanbeveling 18: handleiding voor een businessplan Het opstellen van richtlijnen voor een uniform businessplan, ter ondersteuning van een kredietaanvraag.</p>	<p><i>Businessplan: Het recente verleden met de crisis heeft bewezen, dat, zeker gezien de moeilijk voorspelbare ups en downs in de verhouding ladingaanbod – beschikbare scheepsruimte – tariefniveau, businessplannen a priori dienen om financieringsaanvragen erdoor te krijgen bij bankdirecties, met alle bekende gevolgen van dien. Meer realistische opzetten van businessplannen zijn een nobel streven, maar zullen eerder verwijzen naar een behoud onder redelijke voorwaarden van de bestaande vloot, dan naar vernieuwing daarvan, hetgeen de ASV-opstelling zal onderschrijven. De ASV had overigens begrepen dat dit er al lang zou (moeten) liggen</i></p>	<p><i>Geen prioriteit, Bovendien: De ASV had begrepen dat dit er al lang zou liggen</i></p>
<p>Aanbeveling 19: nieuw- voor oudregeling Een ‘nieuw voor oud regeling’ zou een stimulans kunnen zijn voor de startende ondernemer en biedt de mogelijkheid dat de stoppende (stakende) schipper zich als coach ontplooit en meefinanciert in de nieuwe onderneming. Een financiële vergoeding voor de functie van coach zou uit het Onderwijs en Ontwikkelingsfonds kunnen worden afgedekt (zie aanbeveling 6 en 8).</p>	<p>Zie opmerkingen bij aanbeveling 6 en 8</p> <p><i>Kan dit niet evt. uit de I.O.A.Z.-regeling gefinancierd worden, ter ondersteuning van het inkomen van de schipper, die zijn bedrijf beëindigt en een te laag pensioen of inkomen heeft tot aan zijn AOW.? Zodat het niet door de bedrijfstak hoeft te worden opgebracht.</i></p>	<p><i>De ASV ondersteunt deze aanbeveling, behalve het deel van de vergoeding van de functie van coach, zie aanbeveling 6 en 8</i></p>

<p>Aanbeveling 20: Willekeurige afschrijving Willekeurige afschrijving structureel te maken zolang het schip nog hypothecair belast is, waardoor financiële ruimte wordt gecreëerd.</p>	<p>Dit is een vreemde aanbeveling. Nu al worden schepen vaak tot 0,- afgeschreven waarbij de schipper bij het 'afrekenen' met de fiscus uiteindelijk veel meer kwijt is dan wanneer hij gewoon belasting over winst had betaald. Deze 'zelfbescherming' wegnemen lijkt de ASV onverstandig. Overigens...waar geen winst gemaakt wordt is dit natuurlijk ook niet aan de orde.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling niet.</p>
<p>Aanbeveling 21: fiscale regimes in zeevaart onderzoeken Een onderzoek te starten dat mogelijkheden aangeeft onder welke voorwaarden fiscale regimes, die in de zeevaart gelden, kunnen worden geïntroduceerd in de (kleine) binnenvaart. Een analyse is nodig naar de realiseerbaarheid op langere termijn, waarin aspecten zoals staatsteun en vergelijkbare regelingen die in België worden toegepast, worden onderzocht.</p>	<p>Is hier een onderzoek voor nodig? Ligt dit niet ergens ter inzage? ook hier wordt weer gesproken over een analyse voor de toepasbaarheid op lange termijn, hetgeen het verdwijnen van de vloot kleinere schepen niet zal voorkomen.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling maar..... het zal het verdwijnen van de vloot kleinere schepen niet voorkomen. Dus gezien de inzet van dit rapport beschouwen we het niet als erg zinvol</p>
<p>Aanbeveling 22: gestaffelde stakingsvrijstelling De fiscale maatregelen voor bedrijfsbeëindiging en bedrijfsopvolging voor ondernemers met kleine schepen uitbreiden: ☑ verkorting van de termijn van 36 maanden bij de optie voor geruisloze overgang ☑ verhoging van de stakingsfaciliteiten binnen het thans beschikbare fiscale budget, gestaffeld naar leeftijd van de ondernemer en/of scheepsgrootte</p>	<p>De ASV is voor een hogere stakingsvrijstelling.</p>	<p>De ASV ondersteunt deze aanbeveling</p>

<p>Aanbeveling 23: continuering campagne <i>Onderdelen van imagocampagne moeten ook na beëindiging van het project Klein Schip worden gecontinueerd en waar mogelijk gecombineerd dan wel geïntegreerd met andere educatieve projecten en promotie activiteiten. Daarmee kan de doelgroep worden verbreed en het imago onderdeel worden benut voor zo lang dit nodig is.</i></p>	<p><i>‘ Een imagocampagne is nodig om het varen op of met een klein schip te stimuleren, door het kleine schip te promoten als een professionele, innovatieve en kansrijke bedrijfstak’ Dit klinkt goed maar dan moet je er eerst voor zorgen dat die mensen ook werkelijk een kans maken op zo’n schip. Dat betekent dat men met recht vertrouwen moet kunnen hebben in de toekomst. Het lijkt de ASV dus zinvoller om middelen in te zetten om die randvoorwaarden te verbeteren dan om een campagne te bekostigen ...waarvoor?’</i></p>	<p><i>Dit is een zinloze aanbeveling als er niet eerst voor zorggedragen wordt dat de CCR eisen het voortbestaan van bestaande schepen niet blokkeert, en er een boterham in de binnenvaart te verdienen valt (fatsoenlijk tarief).</i></p>
<p>Aanbeveling 24: versterking communicatienetwerk digitaal handboek  <i>Onder de aandacht brengen aan de belanghebbenden, waaronder overheden, branche organisaties en onderwijsinstellingen. Koppelen aan websites belanghebbenden.</i>  <i>Doorontwikkeling van dit project door verbreding van de doelgroep.</i></p>	<p><i>Ook het voorgaande rapport stonden soortgelijke voorstellen waar meestal subsidie mee gemoeid was. Het heeft (zeker de bestaande) binnenvaart bitter weinig opgeleverd. Wat de ASV betreft is dit daarom geen prioriteit. Het zal ook niet geheel zinloos zijn, maar om nu te zeggen dat dat de kleine schepen erdoor gaat slepen....</i></p>	<p><i>het zal het verdwijnen van de vloot kleinere schepen niet voorkomen. Dus gezien de inzet van dit rapport beschouwen we het niet als erg zinvol</i></p>
<p>Eindconclusie: Opmerking vooraf betreffende het rapport: Op meerdere plaatsen in het rapport blijkt, dat alleen schepen tussen de 1000 en 1500 ton blijkbaar nog gezien worden als schepen met toekomst, zowel qua exploitatie als rentabiliteit en nieuwbouwmogelijkheden. En dat terwijl er nu eindelijk in de hele maatschappij een roep komt om de ECHT kleine schepen te laten blijven bestaan. Het is eigenlijk diep droevig dat daar zo aan voorbij gegaan wordt in een rapport wat daar juist over zou moeten gaan. In dit rapport zien wij helemaal niets wat de (startend) schipper op een schip kleiner dan zo’n 800 ton enig hoop laat staan vertrouwen in de toekomst geeft. Als zelfs de intenties er al niet zijn om hen te behouden! Dit neemt de ASV de verantwoordelijken van dit rapport bijzonder kwalijk. We hebben het hier over koude sanering. Dit is nu het derde rapport over het behoud van de kleine binnenvaart, en voor de ASV is het meer van hetzelfde. De ASV mist in de voorstellen de wil cq de daadkracht om werkelijk iets te doen aan de positie van de (bestaande) kleine binnenvaart. Zeker de individuele schipper staat in de rapporten behoorlijk in de kou. Die voelt zich hierdoor niet geholpen. Veel zaken spelen op lange termijn, zijn niet zozeer profijtelijk voor de schipper als wel voor de (coördinerende, uitvoerende, initiërende, implementerende of wat dan ook) organisatie. Het is niet voor niets dat de uitspraak is: er wordt veel verdiend aan de binnenvaart, helaas niet door de binnenvaart. Extra wrang is het feit dat nadat we eerst jarenlang horen dat het wel meevalt met de klein(st)e binnenvaart, we nu zien dat die eigenlijk in het hele verhaal nauwelijks nog voorkomt. Klein begint nu kennelijk bij 1.000 ton. De ASV betwijfelt ten sterkste of er onder de schippers van de kleine binnenvaart draagvlak zou zijn als men zou vragen of hiermee de toekomst van de kleine binnenvaart gewaarborgd wordt. “</p>		