

**(Herziening ) Verzoek tot treffen voorlopige voorziening**

David Twigt  
Frans Halsstraat 98  
1506 LJ Zaandam  
Schipper/ eigenaar motorschip FRANTO  
e-mail: [Twigt.franto@shipmail.nl](mailto:Twigt.franto@shipmail.nl)  
tel: +31 6 11 88 77 91  
fax: +31 6 23 22 53 35

verzonden per fax, wordt ook per post verzonden

Aan:  
Voorzieningenrechter  
Sector bestuursrecht  
Postbus 20302  
2500EH Den Haag

Betreft: Verzoek tot treffen voorlopige voorzieningverkeersbesluit Merwedekanaal en  
verbindingskanaal  
Uw kenmerk: PZH 2014-467602494  
Zaaknummer: SGR 14 / 3469 BESLU V45.

Zaandam, 30 april 2014

Edelachtbare,

Op 26 april jongstleden heb ik u middels een aangetekend schrijven bekend gemaakt dat ik ingevolge artikel 8:81 van de Wet algemeen bestuursrecht gebruik wil maken van de mogelijkheid om U te vragen om een voorlopige voorziening te treffen betreffende het verkeersbesluit van Gedeputeerde Staten m.b.t. het Merwedekanaal en verbindingskanaal. Een kopie van genoemd besluit treft u bijgaand aan.

Ik heb daarop een mailbericht met bijlage ontvangen van mevrouw Tawjoeram, senior administratief medewerkster Bestuursrecht Team administratie 2. Als eerste wil ik u hierbij mijn erkentelijkheid tonen voor het aan mij versturen van deze mail. Juist voor ons, binnenschippers, is het buitengewoon prettig dat wij "onderweg zijnde" op deze wijze op de hoogte gesteld worden van uw besluit.

Over het verzoek heeft u in de bijlage het volgende medegedeeld:  
*"Uw verzoekschrift voldoet niet aan de voorwaarden die aan een verzoekschrift worden gesteld."*

U gaaf daarvoor twee redenen op die ik hierbij zal beantwoorden.

Reden 1 u schreef:

*"U moet onderbouwen (zo mogelijk met stukken) welke spoedeisende belangen het treffen van een voorlopige voorziening vereisen. Het enkele ontbreken van schorsende werking aan het bezwaar of beroep is daarbij mogelijk niet voldoende om een voorziening te treffen."*

Reden 2

*Ik moest u nog een kopie toesturen van het besluit waar ik het niet eens mee was, zie bijlage*

Middels het bijgeleverde bezwaarschrift heb ik duidelijk willen maken dat ik keer op keer in deze zelfde situatie zal komen te verkeren (en met mij vele collega-schippers) omdat dat

inherent is aan onze situatie, als er niet ingegrepen wordt in de wijze waarop er nu gehandhaafd wordt..

Nadere uitleg:

Ik geef hierbij onze specifieke situatie aan met de bedoeling u inzicht te geven in onze omstandigheden.

Wij gaan morgen in Amsterdam laden om in Sloodorp (kop van Noord-Holland) te lossen. Daar zullen wij de eerste week van mei leeg komen. De klant in Middenmeer heeft kunstmest nodig maar is afhankelijk van de productie in Stein (Limburg), de enige fabriek in Nederland die dit product nog produceert. Er valt geen peil op te trekken wanneer de fabriek kan leveren maar de boeren hebben kunstmest nodig. Dus worden wij geacht paraat te zijn zodat we zo snel mogelijk kunnen laden.

Aan de andere kant weet de klant niet hoe lang het duurt voor er een eventuele lading is, hij weet zelfs niet of de fabriek hem wel lading wil verkopen. Daarom hebben wij een uitwegmogelijkheid nodig. De laatste reis heeft ons 4 weken gekost voor er geladen kon worden. U zult begrijpen dat dat bedrijfseconomisch een slechte zaak is. Dat betekent dus dat wij niet helemaal naar Stein kunnen gaan omdat we dan heel veel kans lopen dat we daar na weken wachten toch leeg weg gaan varen als er geen werk blijkt te komen, er is daar namelijk geen ander werk voor ons.

In de huidige economische situatie hebben wij maar 3 mogelijkheden waarbij wij op voorhand nooit weten wat het zal worden. Als we leeg zijn bellen we bevrachters voor een reis maar veelal moeten we lang wachten, vaak wekenlang voor er ook een reis voor ons is. De 3 mogelijkheden bij uiteindelijke bevrachting zijn:

- 1) We kunnen laden in Amsterdam (zoals nu het geval is). Maar als we, als we leeg zijn, in Amsterdam blijven (om daarop te gokken) en de fabriek in Stein heeft zijn product gereed duurt het 3 dagen voor we daar zijn om te laden, dat duurt te lang voor de klant en voor de fabriek. Het aantal malen dat we werkelijk in Amsterdam kunnen laden is heel klein, dus dat risico is veel te groot dat we dan een reis mislopen. Ergo: het is onverstandig om in Amsterdam te blijven als we leeg zijn van een reis naar Middenmeer, we moeten een stuk zuidelijker om vast "op weg" te zijn, maar weer niet zo zuidelijk dat we niet snel terug zouden kunnen keren als dat nodig is..
- 2) We laden in Stein. Maar als we daarvan uit gaan en vast naar Stein varen lopen we het risico dat de fabriek het product niet kan leveren en we dus terug naar Amsterdam moeten als we daar naartoe gaan, waarbij we ook weer voor het laden in Amsterdam te laat zullen zijn, want daar wordt vaak uit zeeboten geladen en die wachten niet. Ergo: als we naar Stein gaan en we moeten toch in Amsterdam zijn moeten we in ieder geval heel veel kilometers leeg terug varen (zinloos en slecht voor het milieu) maar bovendien verkleint dat sterk onze kans om zo'n reis te doen omdat we dan veel te laat zijn. Bovendien wordt het economisch natuurlijk ook een onhaalbare kaart als je zoveel gasolie zinloos moet verbruiken.
- 3) De derde optie komt helaas maar al te vaak voor: We vinden helemaal geen werk en gaan uiteindelijk (na enkele weken wachten op werk) leeg naar Frankrijk om van daaruit werk op te halen voor Nederland (helaas is de economische situatie zo slecht dat we dat ook heel vaak moeten doen). Ook in dat geval is noch in Amsterdam blijven, noch naar Stein varen een goede optie. In beide gevallen maakt dat ook weer de benodigde vaartijd extra lang, de kosten extra hoog, en belasten we onnodig het milieu.

U zult wellicht begrijpen dat ik het gevoel heb dat ik geen keus heb (en dat geldt voor vele collega's met mij) dan op een plek te gaan liggen die zo centraal mogelijk is gezien de situatie zoals ik hierboven heb geprobeerd duidelijk te maken. Maar dat houdt in dat ik daar (het Merwedekanaal) maar maximaal 7 dagen mag liggen. Op alle aanmeerplekken staan tegenwoordig borden over maximale ligtijd, dus er zijn geen andere opties. Omdat tot nu toe

het beleid was dat je wel mocht verkassen naar een andere plek op het kanaal is het tot nu toe nooit uit de hand gelopen, hoewel ik het zelf ook wel diep treurig vind dat we overal beroepsschippers die geen kant op kunnen ook nog iedere keer moeten verplaatsen, ook als het stormt, bijvoorbeeld.

Als bijzonder omstandigheid wil ik toch nog even melden dat schippers niets wisten van het besluit en ook niet hebben kunnen reageren. Daarmee is er sprake van een onzorgvuldige procedure m.i. die zo niet gehandhaafd zou moeten blijven omdat de schippers niemand tot overlast zijn. Er heeft helemaal niets plaatsgevonden waarop deze handhaving enige rechten zou kunnen doen gelden en waardoor wij direct in ons bestaan worden aangetast. Er is geen uitzicht bedorven voor omwonenden omdat die daar niet zijn (mijn schip lag naast een kerkhof, er staan geen huizen), we veroorzaken geen overlast, we gebruiken zelfs geen generators omdat we betalen voor walstroom. Bij dit alles wil ik u erop wijzen dat wij wonen aan boord, ons schip is onze woning met alle grondwettelijke rechten die daarbij horen.

Ik begrijp dat het belang van de provincie is dat er geen misbruik gemaakt wordt van de ligplaatsen door schepen die bijvoorbeeld niet langer meer feitelijk vracht vervoeren maar meer als woonschepen de ligplaatsen zullen misbruiken. Echter, ook dat heeft zich niet of nauwelijks voorgedaan. Het is ook niet aannemelijk dat dit probleem op zou kunnen spelen want bij de betreffende vaarweg staat duidelijk aangegeven dat dit beroepsvaart betreft. In Amsterdam hebben wij al gemerkt dat daar door de gezagsdragers goed op te handhaven is. Bovendien blijkt de regel van 7 dagen liggen en dan verkassen (al is het maar een paar honderd meter zoals tot nu toe het geval was) afdoende om woonschepen te weren.

Daarvoor is helemaal niet nodig dat iedereen, ook vrachtschepen het hele kanaal zouden moeten verlaten, met of zonder proces verbaal en zelfs dreigingen van dwangsommen aan hun broek.

We weten allemaal dat die borden waarop staat hoelang je er mag liggen er gekomen zijn vanuit het idee dat er geen misbruik gemaakt mag worden van ligplaatsen bestemd voor beroepsvaart. Dat betekent dat je wel KUNT handhaven (als je merkt dat zo'n ligplaats op een verkeerde wijze wordt gebruikt, bijvoorbeeld door een woonschip) maar dat je dat niet HOEFT als dat niet nodig of zelfs niet wenselijk is. Ik zou zeggen dat je het eigenlijk als handhaver ook niet MAG want in het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) kunnen wij lezen : (De vrijheid wordt gewaarborgd in Art 12 GW, het EVRM en Verdrag inzake burgerlijke en politieke rechten (BUPO – Verdrag)) Dat men de vrijheid van de persoon dient te waarborgen, daarbij gaat het om bewegingsvrijheid (komen/gaan) en de vrijheid om woonplaats en verblijfplaats te kiezen. :

We lezen in ARTIKEL 2.1 Vrijheid van verplaatsing dat " Een ieder die wettig op het grondgebied van een Staat verblijft, binnen dat grondgebied het recht heeft zich vrijelijk te verplaatsen en er vrijelijk zijn verblijfplaats te kiezen."

Ook staat er bij Artikel 2.3

" De uitoefening van deze rechten mag aan geen andere beperkingen worden gebonden dan die bij de wet zijn voorzien en in een democratische samenleving noodzakelijk zijn in het belang van de nationale veiligheid of van de openbare veiligheid, voor de handhaving van de openbare orde, voor de voorkoming van strafbare feiten, voor de bescherming van de gezondheid of van de goede zeden of de bescherming van de rechten en vrijheden van anderen."

Hierbij begrijp ik dus de borden die een eventueel misbruik zouden kunnen voorkomen. Maar er is hier geen sprake van misbruik, er is ook geen ander schip gedupeerd geraakt omdat er daar geen ligplaats meer voor zou zijn.

En ik begrijp helemaal niet waarom je dan niet een stukje verder zou mogen liggen na die 7 dagen, waarom je zelfs het hele Merwedekanaal zou moeten verlaten en je er een week niet meer mag laten zien en dat allemaal wetende dat er genoeg ligplaatsen zijn voor de schepen die er liggen. Dat staat overigens ook nergens als zodanig aangegeven maar wordt toch op deze wijze door de gezagsdragers geïnterpreteerd.

We weten allemaal dat het geen luxe is om op een ligplaats te liggen. Je ligt er omdat je geen werk hebt of omdat er andere zaken zijn. Sociale zaken zoals de zorg voor ouders of kinderen, ook schippers kunnen ziek worden, willen misschien wel op vakantie, moeten allerlei dingen doen die iedereen moet maar mogen er kennelijk gewoon niet "zijn".

Alternatieven zijn er niet of nauwelijks en zorgen voor onzinnige leegvaart gedurende vele kilometers en dus ook voor extra uitstoot. Is dat zinvol in een tijd waarbij we toch doordrongen zijn van het feit dat we zuinig met energie om moeten gaan?

Zo'n proces-verbaal en een boete van 250,- ("als je er morgen nog ligt wordt het 1.000,-") maakt ons leven niet bepaald vrolijker. En waarom? Er zou een reden kunnen zijn.

Er staat tenslotte in artikel 2.4:

" De in het eerste lid genoemde rechten kunnen ook, in bepaalde omschreven gebieden, worden onderworpen aan beperkingen die bij de wet zijn voorzien en gerechtvaardigd worden door het algemeen belang in een democratische samenleving."

Maar niemand heeft nog overtuigend het algemeen belang van dit handhaven kunnen uitleggen. Wetten en de uitvoering van wetten gaan veelal over de redelijkheid die alle partijen ervaren. Redelijk is dat je paal en perk stelt aan misbruik van ligplaatsen van de binnenvaart. Onredelijk wordt het als je handhaaft alleen maar omdat je het KAN waarbij geen doel gediend lijkt.

Ik heb inmiddels, als eigenaar van het motorschip Franto, een bezwaarschrift (bijlage) ingediend tegen dit verkeersbesluit. Het verkeersbesluit heeft tot veel ophef geleid. Er zijn al vragen over gesteld, geïnitieerd door SP Statenlid Lies van Aelst, in de Provinciale Staten van Zuid-Holland, de landelijke pers heeft erover bericht net zoals de vakpers (Binnenvaartkrant, Schuttevaer en Totaaltrans). Maar terwijl de discussie volop woedt, wordt er inmiddels al gehandhaafd terwijl de termijn waarop men bezwaarschriften kan indienen nog loopt.

Ik vraag u dus om in ieder geval tot het moment van een onomkeerbaar besluit een ligplaatsbeleid te houden zoals het was waarbij de schippers niet nog meer gehinderd worden dan ze nu al zijn in het uitoefenen van hun beroep, rekening houdend met de speciale omstandigheden die nu eenmaal horen bij de binnenvaart.

Ik vraag u daarom om de uitwerking van het bijgeleverde verkeersbesluit Merwedekanaal en verbindingskanaal te herzien.

Gezien alle commotie hieromtrent zou ik u willen verzoeken het handhaven van dit besluit te doen uitstellen tot het moment dat er een onherroepelijk besluit ligt. Ik doe u dit verzoek mede toekomen omdat ikzelf een van degenen ben die al geconfronteerd is met de uitvoering van dit besluit. Ter illustratie verwijs ik u naar mijn bezwaarschrift hieromtrent evenals naar de overige bijlagen zodat u een goed beeld heeft van de situatie.

Griffiekosten:

Ik stuur een aanvraag inkomensverklaring op naar de Raad voor Rechtsbijstand. Het is onmogelijk om digitaal aan te vragen om in aanmerking te komen voor het tarief voor onvermogens. Dit omdat daar Digi d's voor nodig zijn. Echter als men die enige tijd niet gebruikt verlopen die, dan moet je dat opnieuw aanvragen waarbij dat per post naar ons

waladres gestuurd wordt. Dat duurt allemaal veel te lang, daarom zal ik het per post versturen.

Ik weet dat ik het bewijs voor onvermogen eigenlijk nu al moet meesturen. Maar ik hoop dat u begrijpt dat we de tijd niet hebben om te wachten wanneer dat voor mij beschikbaar is. Eerst moet mijn aanvraag voor inkomensverklaring nog op de bus (we liggen nu in de haven van Amsterdam waar ik niet van boord kan omdat we uit een zeeboot moeten laden). Dan moet ik zien wanneer ik in staat ben het op mijn waladres op te halen en dan kan ik het u pas doen toekomen. Al die tijd zou verstrijken en kunt ondertussen kunt u zich niet over mijn vraag om een voorlopige voorziening buigen.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben en wacht op uw antwoord

Met vriendelijke groet,

*David Twigt*

## **Bijlage: Awb-bezwaar**

David Twigt  
Frans Halsstraat 98  
1506 LJ Zaandam  
Schipper/ eigenaar motorschip FRANTO  
e-mail: [Twigt.franto@shipmail.nl](mailto:Twigt.franto@shipmail.nl)  
tel: +31 6 11 88 77 91

Aan:  
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Betreft: bezwaar verkeersbesluit Merwedekanaal en verbindingkanaal  
Uw kenmerk: PZH 2014-467602494

Zaandam, 26 april 2014

Geacht College,

Hierbij wil ik ingevolge artikel 7:1 van het Algemeen bestuursrecht gebruik maken van de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen het verkeersbesluit Merwedekanaal en verbindingkanaal.

Als eerste wil ik erop wijzen dat de gebruikers van de vaarweg die dit betreft niet gekend zijn in het besluit. Kennelijk is de vereniging Schuttevaer de enige binnenvaartorganisatie die hiervan op de hoogte was en die heeft deze kennis overduidelijk niet gedeeld met de gebruikers van de vaarwegen zodat ik ook nergens op hebben kunnen reageren. Het plaatsen van een dergelijk besluit in huis aan huisbladen, daarbij alle media gericht op de binnenvaart negerend mag juridisch misschien voldoende zijn het toont niet bepaald dat men op een juiste wijze om gaat met de burgers in deze "participatiemaatschappij".

Rekening houdend met het feit dat de gebruikers van deze vaarweg niet op de hoogte zijn gesteld van het besluit, zult u begrijpen dat ik volkomen overvallen was op het moment dat er gehandhaafd werd, en door de manier waarop dit gebeurde.

Ikzelf ben namelijk een van diegenen die op een bijzonder onprettige manier met de wijze waarop met deze nieuwe richtlijn wordt omgegaan heeft kennisgemaakt. De lading gelost hebbende in Middenmeer (kop van Noord-Holland) vertelde de klant dat er vermoedelijk een vervolgreis zou zijn, te laden in Stein (Limburg) voor Middenmeer. Maar hij wist het niet zeker en dat bleef zo. Waar blijf je dan met je schip? Als je naar Stein gaat en het werk komt er niet dan moet je vele kilometers (en uren zo niet dagen) terugvaren, dus dat is geen optie. In de omgeving van Amsterdam blijven (waar bijna alle ligplaatsen in de Oude Houthaven verwijderd zijn) ook niet want dan kost het je drie dagen voor je op je laadplek bent en als de klant haast heeft (wat doorgaans zo is) duurt dat te lang.

Als we niet aan de reis raken voor Middenmeer is er voor ons eigenlijk alleen nog maar werk vanuit Amsterdam, dus dan moeten we ook weer op korte termijn daar kunnen zijn. Gorkum ligt ongeveer halverwege. Daar lagen we dus te wachten op datgene wat maar niet kwam: werk. Niet bepaald een luxe positie. Daar lagen we zeker niet het uitzicht te bederven want we lagen naast de begraafplaats, er staan daar trouwens nauwelijks huizen langs de waterkant. Wij gebruiken (betaalde) walstroom zodat niemand overlast van ons heeft.

Iedere dag kwam er een autootje langs waar twee mensen in zaten en waaruit iedere dag een mannetje stapt om ieder schip te fotograferen. Enig idee hoe het voelt als er iedere ochtend een auto voor uw huis stopt, met twee mannen erin waarvan er eentje uitstapt om uw huis te fotograferen?

Van de nood een deugd makend lieten wij de motor uitlijnen van het schip en de computer repareren, inmiddels een noodzakelijk apparaat aan boord. Die reparatie duurt ook langer dan gepland. dus als wij hem eindelijk op kunnen halen in Hoorn worden wij gebeld om 17.30 uur door iemand die zich voorstelt als "van de provincie Zuid-Holland." Deze man sommeert ons onmiddellijk te vertrekken want men had geconstateerd dat we 2 dagen te lang op de plek lagen in Gorkum. Ik zei dat dat onmogelijk was waarop hij vertelde dat ik dan NU een proces verbaal aan mijn broek had en dat er een dwangsom zou volgen etc. De man bleef maar tekeer gaan en bij elke vraag die ik stelde (waar moet ik dan heen?) wist hij alleen te vertellen dat dat "mijn verantwoordelijkheid was", uiteindelijk vond hij het ook een prima idee als ik maar rondjes bleef varen op de Waal. Het feit dat deze man onze "overtreding" maar bleef vergelijken met het fout parkeren van een auto geeft al aan dat men werkelijk geen idee heeft van de wereld van de binnenvaart. Op een schip woon en werk je, en de plekken (rivieren en kanalen) waar je kunt zijn, zijn heel beperkt, dat is onvergelijkbaar met een auto die alleen als vervoermiddel dient en waarbij je veel meer opties hebt bij het parkeren ervan.

Dit alles ter illustratie van de gang van zaken.

Ik vind het ronduit onbegrijpelijk dat men op deze wijze met een beroepstak als de binnenvaart is, om gaat. En ik wil u er alsnog op wijzen dat dit besluit geen recht doet aan de eigenheid van het beroep van binnenvaartschipper Nergens in het besluit zie ik terug dat diegenen die wonen en leven op dat binnenvaartschip meer zijn, in uw ogen, dan (het verlengstuk van) een vervoersmiddel.

Het volgend beleidsdocument komt van de website van de Provincie:

a.2\_Wijziging\_Vaarwegenverordening\_Zuid-Holland\_ivm\_wijziging\_ligplaatsenbeleid\_Nota\_ligplaatsenbeleid

In grote lijnen komt het erop neer dat de beroepsvaart de ligplaatsen langs de vaarweg gebruikt voor laden, lossen en de vaar-en rusttijdenwet, of om te wachten op de bediening van een kunstwerk.

Dat er op de schepen mensen, soms hele gezinnen wonen, die ook moeten leven, lijkt in de visie van de provincie niet als zodanig ervaren te worden. Daar waar de provincie voor de jachtenschippers kennelijk nog kan bedenken dat er in ieder geval boodschappen gedaan moeten worden, dienen de binnenvaartschippers vooral geweerd te worden om, zoals men het beschrijft, "het uitzicht van de omwonenden niet te bederven". De provincie, die toch zegt binnenvaart te willen stimuleren, stelt vast dat overmatig gebruik van afmeerplaatsen voorkomen moet worden voor een vrije en vlotte doorvaart en voor een goed uitzicht van de omwonenden op het water....Wij hebben in de afgelopen jaren niet gemerkt dat schippers die hun beroep uitoefenen die veilige en vlotte doorvaart zouden belemmeren.

Dat schippers ook een sociaal leven hebben, net als de mensen zoals u aan de wal, lijkt voor deze beleidsmakers niet voor te stellen. Maar ook schippers hebben ouders die hulp nodig hebben, worden zelf soms ziek, kunnen geen werk krijgen en moeten ergens met hun schip liggen of moeten repareren aan het schip, om zo maar eens wat voorbeelden te noemen. Hoe zou u het vinden om dan vele kilometers te moeten varen, volkomen zinloos, milieu belastend en almaar opgejaagd, omdat...ja waarom eigenlijk?

Verder worden er tientallen onderwerpen in het beleid aangehaald, waar regels, ontheffingen en vergunningen voor zijn bedacht, tot en met het plaatsen van springplanken om te zwemmen, met daarbij de opdracht aan de vaarwegbeheerders, om de burger goed en tijdig op voorhand te informeren over beleidswijzigingen, maar voor de schipper in de binnenvaart hoeft dat dan niet te gelden?.

Dit is de bron van alle huidige ellende:

<<http://www.zuid-holland.nl/documentenverkenner.htm?Gr=Verkeer%20en%20vervoer&t1naam=Scheepvaart&t2naam=Ligplaatsen&t3naam=Verkeersbesluiten%20Ligplaatsenbeleid>>

Naar aanleiding van al het bovenstaande heb ik contact gezocht met Statenlid voor de SP te Zuid-Holland, Lies van Aelst, die inmiddels vragen heeft geïnitieerd hierover, ik heb het AD te woord gestaan die er artikelen aan gewijd heeft en mijn bond, de ASV, heeft ook de nodige stappen ondernomen.

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben

*David Twigt*