

# ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

+31611887791

+31653801460

+31653190495

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

[info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)



Zwartewaalstraat 37  
3081 HV Rotterdam

## **Hoorzitting ligplaatsenbeleid 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven IJmuiden.**

Woensdag 12 augustus 2015 vindt de hoorzitting plaats naar aanleiding naar (wat men noemt) ons "klaagschrift" van 30 april 2015 betreffende het ligplaatsenbeleid 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven te IJmuiden, onder verantwoordelijkheid vallend van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, zoals bedoeld in artikel 7:2 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

### **Introductie**

Hierbij wil ik u hartelijk danken voor de uitnodiging om via deze hoorzitting voor het voetlicht te kunnen brengen waar wij specifiek problemen hebben wat betreft het ligplaatsbeleid van Rijkswaterstaat in IJmuiden. Ik vraag u ook wat geduld om mij verhaal aan te horen want ik zou graag in staat gesteld worden alle zaken te belichten zodat alle argumenten en mee te wegen factoren duidelijk aan de orde gesteld kunnen worden.

Mijn naam is Sunniva Fluitsma. Ik ben voorzitter van de ASV, de Algemeene Schippers Vereeniging, en, zoals bij de ASV gebruikelijk is, dus ook actief behorend tot de groep waar ik voor spreek. Ik ben schipper met mijn partner op het schip Franto. Een schip van 363 ton, goed voor het vervoer gelijkstaand aan zo'n 14 vrachtwagens. Door de jaren heen heb ik heel wat zien veranderen en helaas niet allemaal ten goede. Het feit dat ik hier nu sta om voor een essentieel belang voor schippers in de binnenvaart op te komen zegt al genoeg. Dit zou niet nodig moeten zijn. Maar het blijkt dat het belang van schippers niet op een andere manier te verdedigen valt dus is er geen andere keus dan u te komen vertellen hoe onze positie is en waarom de houding van Rijkswaterstaat in toenemende mate een fout beleid is dat teruggedraaid of aangepast moet worden.

Want de wijze waarop Rijkswaterstaat in deze met de beroepsgroep die ik hier vertegenwoordig omgaat geeft pijnlijk weer dat het erop lijkt dat de belangen van de schippers nauwelijks tellen. En dat is ernstig omdat het constant weren van binnenvaart, of dat nu in havens, steden, op kanalen of rivieren is, ons belemmert in de uitvoering van ons beroep.

En daar moeten wij wel tegen in het geweer komen. U tast rechtstreeks onze kansen op voortbestaan aan, al lijkt het maar een klein onderdeel. U zult zien dat er op tal van plaatsen in onze samenleving geen plaats meer is voor de binnenvaart, letterlijk zoals in dit geval, of figuurlijk.

Ik spreek hier namens de schippers in de binnenvaart en dus ook namens mijzelf, al is het enige jaren geleden dat wij nog hebben geladen in IJmuiden.

Maar vanuit persoonlijke ervaring kan ik zeggen dat in uw huidige beleid volkomen voorbijgegaan wordt aan het gewone sociale leven van iedereen, waar wij ook recht op hebben. Voor het bezoeken van familie of vrienden enzovoort. Als wij enkele maanden uit Nederland weggeweest zijn, wat regelmatig voorkomt moet er heel wat geregeld worden en heel wat bezocht. Ouders bezocht, tandartsen, keuringen van auto's, brandblussers, stuurwerken of zwemvesten. Het moet allemaal gebeuren. Ook wijzelf of onze ouders of kinderen worden ziek en hebben verzorging nodig, zoals ik aan den lijve ondervonden heb, Waar blijf je dan met je schip? En hoe denkt u dat het voelt als je dan op je knietjes moet vragen of er alsjeblieft clementie mag zijn bij het "handhaven"? Dat zou toch helemaal niet nodig moeten zijn.

Daarnaast hebben schippers net als mensen aan de wal verplichtingen. Wij zetten ons bijvoorbeeld noodgedwongen actief in voor de belangen van de schippers in de binnenvaart. Dat betekent dat er vergaderd moet worden en dat we her en der voor overleg langs moeten, zoals op deze hoorzitting, en zo hebben we enge tijd geleden ingesproken op de raadsvergadering in Gorkum, of we gaan op bezoek bij de Tweede Kamer of de Europese Commissie.

1 *"Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"*  
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> \* [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)

Dan moet je weg en dan moet je schip ergens veilig liggen. Een week stelt dan echt heel weinig voor. Ik weet van schippers die weggejaagd zijn terwijl ze doodziek waren, een schipper moest zijn ligplaats verlaten omdat de nodige tijd voor de hartoperatie van zijn zoon de toegestane ligtijd zou overschrijden. U denkt misschien dat dit uitzonderingen zijn, op mij komt het over als de gangbare manier van werken. Dit even ter introductie  
Want, zoals u weet ben ik hier dus in de hoedanigheid van voorzitter van de ASV

### **Wat is de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV)?**

De ASV streeft naar een sociaal/ economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart waarbij de factor mens centraal staat. We vertegenwoordigen de particuliere schipper. Het bestuur bestaat uit schippers in de binnenvaart en ondervindt aan den lijve de gevolgen van het beleid ten opzichte van de binnenvaart. Juist daarom weten wij ons genoodzaakt om steeds vaker actie te ondernemen om die belangen te beschermen, zoals ook het bijwonen van deze hoorzitting.

### **De reactie van Rijkswaterstaat op onze klacht**

De manier waarop Rijkswaterstaat met onze klacht omging verbaasde mij bijzonder. Het binnen twee weken aanleveren van de statuten van onze vereniging en het bewijs dat ik mandaat had om te spreken namens de vereniging, op straffe van (nog) niet in behandeling nemen van de klacht wijst niet op een grote toegankelijkheid. Eerder op het opwerpen van drempels. En lijkt me in strijd met de missie: **“samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.”**  
Tijdens het rondetafelgesprek in de Tweede Kamer werd er dan ook nog fijntjes aan gerefereerd hoe Rijkswaterstaat niet op de hoogte is van het bestaan van een schippersorganisatie die al 75 jaar oud is.

### **Belang van de binnenvaart:**

Het belang van de binnenvaart lijkt algemeen erkend te worden. Zo is er een Europees Witboek vervoer waarbij de intentie uitgesproken wordt dat er een verschuiving plaats zou moeten vinden van vervoer over de weg naar vervoer over water (en spoor). Op dit moment gaat 25% van het goederenvervoer over water.

Ooit was de binnenvaart in het hart en hoofd van de mensen in Nederland,  
Nu lijkt het wel of men ons bestaansrecht in twijfel trekt. Het besluit, betreffende het ligplaatsenbeleid bij IJmuiden is daar een treffend voorbeeld van.

Realiseert u zich dat een gemiddeld binnenvaartschip al gauw een lading van zo'n 50 vrachtwagens meeneemt. Die vrachtwagens heeft u niet op de weg. Maar zo'n schip kan niet alleen maar varen. De schipper heeft helaas niet altijd werk, of er moet iets gerepareerd worden, er zijn misschien wel sociale omstandigheden zoals ziekte of een zorgplicht die de schipper nopen het schip neer te leggen. Waar blijf je dan met zo'n schip? Meestal op een plek waarbij je zo min mogelijk kilometers hoeft te varen om er te komen. Dat is bij iedere onderneming zo; je probeert je kosten te beperken, waarom zou dat in de binnenvaart opeens vreemd zijn?

Het lijkt ons niet meer dan logisch dat wij geen zinloze uitgaven doen als dat niet hoeft.

### **Algemeen belang,**

Dat 25% van het vrachtvervoer over water gaat maakt dat dat ten goede komt aan de algehele veiligheid (op de weg) en een betere doorstroming. Maar bij dat vervoer over water horen ook voorzieningen. Schepen zijn meer dan een productiemiddel, het zijn plekken waar op gewoond wordt, mensen hun hondje uit moeten laten, hun kinderen naar school moeten brengen en boodschappen moeten doen. Inderdaad, net zulke mensen met dezelfde behoeften als mensen aan de wal. Dit aspect blijkt keer op keer terug te komen en het lijkt me dan ook een goed democratisch beginsel dit serieus te nemen en niet alleen voor het juridisch aspect te gaan; mag Rijkswaterstaat dit doen of niet is wat de ASV betreft minder belangrijk dan: komt Rijkswaterstaat in alle oprechtheid haar woorden op de site van Rijkswaterstaat geplaatst na: “...verder bepalen we in overleg met

partners in de regio de regionale prioriteiten op het gebied van verkeer en vervoer. Vanuit deze locatie worden ook aanleg- en onderhoudsprojecten voorbereid....”

Wie zijn de partners in de regio? Zijn de gebruikers van de vaarweg geen gesprekspartners voor u?

De ASV stelt dat Rijkswaterstaat met het huidige beleid noch de veiligheid dient noch de bruikbaarheid van de haven optimaal benut. Aangezien een ligplaats om wat voor reden dan ook een essentieel onderdeel is van de noodzakelijke voorzieningen voor de binnenvaart, en dat zeker op een strategisch interessante plek voor deze beroepsgroep van groot belang is. Voorzieningen zijn noodzakelijk om de binnenvaart te bevorderen en het schrappen van voorzieningen (of de mogelijkheid om daar gebruik van te maken) remt de mogelijkheid van vervoer over water alleen maar af.

Het is dus, juridisch mogelijk of niet, uiterst onverstandig dat de Rijkswaterstaat dit op deze manier doet. Want er is, zoals u zou kunnen weten een schrijnend tekort aan voorzieningen en zeker aan goede ligplaatsen dus zouden er op diverse plekken uitbreidingen van ligplaatsen moeten komen in plaats van inkrimpingen.

### **Het belang van de binnenvaart voor de provincie Noord-Holland**

De provincie Noord-Holland is een grote provincie die veel vaarwegen tot haar beschikking heeft. Daardoor zou zij juist een sympathisant moeten zijn van de binnenvaart. De uitvoering van de het besluit ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal laat echter een weinig sympathieke indruk achter. Het lijkt erop dat men wel voor de binnenvaart is maar dan wel met de nadruk op vaart. Alsof schepen slechts productiemiddelen zijn die men naar believen ergens ‘parkeert’. Hierbij wordt op alle manieren voorbij gegaan aan de aard van de binnenvaart.

Toch werd in het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied in 2003 al aangegeven dat er vanaf 2010 al een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen. Dit was een correcte voorstelling van zaken echter wordt er tot onze grote teleurstelling niet naar gehandeld. Bij onze klacht hebben wij daarom ook duidelijk gemaakt dat het leegmaken van de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven, zonder serieuze alternatieven te bieden naar onze mening op geen enkele manier goed te praten is en daarmee onacceptabel.

Alternatieven zoals de palen op andere plaatsen waar geen steigers aanwezig zijn kan niet als serieus alternatief worden aangewezen. Omdat er simpelweg ook van boord af gegaan moet worden. Vaak is 3 x 24 uur liggen onvoldoende. In deze tijd van weinig werk zijn we vaak genoodzaakt om langer te liggen. Net als bij ziekte, familie omstandigheden enz. Liggen is geen luxe maar pure noodzaak. Er wordt daar te vaak aan voorbijgegaan. En getuigt van onwil voor het opbrengen van begrip voor de positie van de binnenvaart.

Daarnaast wordt men verplicht om regelmatig zinloos te verplaatsen wat meer belasting d.m.v. uitstoot voor het milieu oplevert wat ook geheel tegen de missie van Rijkswaterstaat indruist. Men moet tenslotte zuinig met energie omgaan en zo min mogelijk voetsporen in het milieu achterlaten, willen wij deze wereld gezond doorgeven aan volgende generaties.

### **Missie Rijkswaterstaat versus uitvoering**

**In de Missie van Rijkswaterstaat zoals wij die op haar site kunnen lezen staat “samenwerken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.”**

Maar o.i. reageert Rijkswaterstaat daar volledig mee in strijd; Wij zien niet waar die samenwerking is geweest en met wie. Wellicht met de vereniging Schuttevaer maar die organisatie heeft al sinds enige tijd niet langer het mandaat van de ASV om namens hen een positie in te nemen. Als we ervan uitgaan dat Rijkswaterstaat het belang van de binnenvaart erkent dan vragen wij ons af hoe het komt

3 *“Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is”*  
*<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> \* [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)*

dat u de consequenties die daarbij horen gezien het treffen van de juiste voorzieningen niet voor uw rekening wilt nemen.

En een “leefbaar” Nederland geldt ook voor de schipper. Hoe leefbaar is het als je niet meer ergens mag “zijn” en niet van boord kunt en als het ware opgesloten zit op je eigen schip?

Rijkswaterstaat spreekt in haar missie specifiek over “vlot en veilig van A naar B kunnen komen”. Maar als we bij B zijn wat dan? Dan moeten we ergens kunnen liggen. En als men in A niet direct op ons wacht dan moeten we toch ergens kunnen blijven?

De missie van Rijkswaterstaat schiet daarom hier ons inziens haar doel voorbij wat betreft de leefbaarheid van de havens en veiligheid van de binnenvaartschippers. Van een organisatie als Rijkswaterstaat mag zeker verwacht worden dat zij alle belangen behartigt, dus ook die van de binnenvaart. Daar spreken wij u op aan.

Daarom zijn wij wel genoodzaakt bezwaar te maken tegen dit beleid. De beroepsgroep die het betreft kan er geen extra obstakels meer bijhebben, en wij willen er op aan dringen te stoppen met mooie woorden en in plaats daarvan beleid tot stand te brengen wat werkelijk stimulerend is voor de binnenvaartsector zelf.

### **Wat zijn de specifieke problemen?**

Rijkswaterstaat heeft een missie, de ASV heeft statuten en doelstellingen waarin wij de schipper als mens centraal stellen. Ik heb in een antwoord aan u al aangegeven dat u op onze site kunt lezen waar wij voor staan. Een schipper gaat niet na 17.00 uur naar huis maar is juist dan nog vaak bezig is aan boord en pas daarna kan zijn schip de plaats zijn voor ontspanning en rust. Een veilige en rustige ligplaats is dan natuurlijk van groot belang. Als je dan naast een cross terrein (zoals in het spuikanaal) moet liggen of aan een kade die op instorten staat (zoals in de 3e Rijksbinnenhaven) is dat niet bevorderlijk voor de rust van de schipper. Ook het feit dat het merendeel van de ligplaatsen geen afloopmogelijkheid heeft (alleen palen) is een belangrijk punt. Eveneens het ontbreken van ligplaatsen voor kleinere schepen is ons een doorn in het oog.

Deze klachten zijn niet nieuw en u zult er zeker van op de hoogte zijn, want er zijn al diverse klachten over zijn binnen gekomen in de afgelopen jaren waarbij ik wil verwijzen naar o.a. klachten van Piet van Mullem in 2011 in de Scheepvaartkrant.

Dan komen we natuurlijk bij de 3x24 en 7x24 uren problematiek. Wellicht ten overvloede wil ik vermelden dat de binnenvaart niet altijd een 24 uren bedrijf is. Maar in tegenstelling tot onze concurrent, het wegvervoer zijn wij niet in staat ons vervoermiddel op eigen terrein te “stallen” als het langere tijd niet gebruikt wordt. Dat is bij een binnenschip natuurlijk onmogelijk (hoewel ik heb gemerkt dat er zelfs ambtenaren zijn die denken dat wij ons schip mee naar huis nemen). Vaarwegen en havens zijn meestal in beheer van de overheid. Over stallingsplaatsen voor de binnenvaart is blijkbaar nooit nagedacht, er wordt kennelijk vanuit gegaan dat een schip altijd onderweg is. Maar u zou beter moeten weten en ook daarnaar moeten handelen.

Tekenend voor het onbegrip voor onze situatie is de reactie van de woordvoerder van Rijkswaterstaat, de heer Pieter Zoon in “de Stroming Courant” van juni 2015. Hij beweert “Er zijn in de voorste en middelste havens inderdaad geen voorzieningen om van boord te gaan. Maar rondom het sluiscomplex zijn twee auto-afzetplaatsen. Dus plekken om aan de wal te gaan zijn er wel in dit gebied”. Kunt u zich daar iets bij voorstellen? Dat betekent dat je dus nooit samen van boord kan gaan en het schip als een soort veerpont gebruikt wordt. Als de hond uitgelaten moet worden, dan ga je dus iedere keer naar de auto-afzetplaats met je schip?

### **Maar hoe zit het dan met de handhaving van het misbruik?**

Wij horen regelmatig dat men moet handhaven omdat er misbruik gemaakt zou worden van ligplaatsen door schepen die van die plaatsen geen gebruik zouden mogen maken omdat ze niet tot de actieve binnenvaart zouden behoren.

Wat de ASV betreft zijn er 3 zaken waar naar gekeken dient te worden:

- 1) Is het misbruik van deze ligplaatsen zo groot dat er actie ondernomen moet worden?
- 2) Is het feit dat er soms misbruik van ligplaatsen wordt gemaakt reden genoeg om op deze wijze regelgeving te maken en te handhaven?
- 3) Is er geen andere wijze om misbruik te beperken die de schippers beter tegemoet komt?

Bij elke regel zal er een kans zijn op misbruik. Misbruik helemaal uitsluiten vraagt wel heel draconische maatregelen en betekent vaak dat er bij een leefbare samenleving een bepaald misbruikpercentage aanvaardbaar geacht wordt. Wij denken dat dat in dit geval ook zo zou kunnen gelden. Wij zijn ervan overtuigd dat het percentage schippers dat werkelijk misbruik maakt van de ligplaatsen beperkt is. Is dat reden genoeg om zoveel schippers te treffen met dit beleid?

### **Onmacht te kunnen handhaven maakt schippers de dupe.**

Er geldt geen algemeen ligplaatsverbod voor (in ieder geval een deel van) de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven. Het nemen van ligplaats is niet door verkeerstekens verboden. Wel zijn er sinds enkele weken invaarverbodsborden verschenen, na het opstarten van deze procedure dus. Voor het nemen van ligplaats is zeker wat betreft een deel van de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven geen ontheffing of andersoortige toe- of instemming van RWS vereist. Maar ook indien dat wel vereist zou zijn hebben de schippers die het betreft, gelet op het vele jaren lang niet handhavend optreden door RWS, erop vertrouwd en mogen er o.i. op vertrouwen dat een dergelijke ontheffing bestond. Daarbij willen wij ook aandacht vragen voor het feit dat een deel van de schepen die dit betreft ligt op een ligplaats in bezit van Tata Steel. Indien de toestemming van dat bedrijf zou ontbreken voor het ligplaatsnemen dan is het o.i. niet de taak van Rijkswaterstaat om daarop te ageren maar van de particuliere beheerder. Op zichzelf terecht zal RWS stellen dat een beginselplicht tot handhaving bestaat. Maar ook daarbij zijn opmerkingen te maken. Bij bepaalde schepen die aan de steiger van Tata Steel liggen worden kennelijk geen voorschriften overtreden dus valt er ook niets te handhaven. Het belang van handhaving van artikel 7.01 lid 1 BPR kan slechts zijn gelegen in belemmering van de scheepvaart waarvan niets is gebleken.

Maar, wellicht van een nog groter belang voor de ASV is niet ieder individueel geval of het feit of iets juridisch wel of niet mogelijk is. Belangrijker voor de ASV is dat kennelijk alle aandacht uitgaat naar het kunnen handhaven omdat men daar op een, in onze ogen, redelijke manier niet mee uit de voeten kan. Oftewel, uw onmacht om op een juiste wijze te handhaven en excessen tegen te gaan wordt afgewenteld op de schipper die geen kant op kan. Dat is wellicht niet in strijd met de wet maar ons inziens wel in strijd met de GEEST van de regelgeving waarin u pleit dat u gericht bent op het stimuleren van de binnenvaart, waar ligplaatsen gewoon bij horen.

### **"Ze willen gewoon geen havengeld betalen"**

Horen wij als argument waarom de binnenvaart graag in IJmuiden zou liggen. .

Wij blijven maar horen dat we kennelijk opeens allemaal naar plekken als IJmuiden komen omdat we geen havengeld willen betalen. Maar hoewel dat op zich natuurlijk helemaal geen af te keuren reden zou zijn is het ook zo dat havengeldvrij liggen vaak helemaal de reden niet is om ergens te liggen. De reden is simpelweg dat je in de buurt bent leeggekomen en je op een zo strategisch mogelijke plek gaat liggen om zo snel mogelijk te kunnen laden als een reis zich aandient. Dat moet u toch kunnen begrijpen.

Men zou zich moeten realiseren dat de kosten die je moet maken om speciaal naar IJmuiden te komen varen vaak veel hoger zijn dan de eventuele "winst" van het uitsparen van dat havengeld. Als men op aangrenzende kanalen langer zouden kunnen blijven liggen zou dat een alternatief zijn, maar gezien de recente plannen van Beverwijk die de haven waar nu overigens havengeld betaald wordt totaal ongeschikt gaat maken voor de binnenvaart zien we de situatie in de omgeving niet bepaald

5 *"Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"*  
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> \* [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)

verbeteren. We kunnen zo nergens naar toe zonder vele kilometers en uren te varen richting .....ja waarheen? Zie daar het probleem.

### **De schipper als gesprekspartner**

Naar de letter van de wet heeft u wellicht correct gehandeld in het hanteren van de procedures. Maar er is ook een Geest van de wet en die geest is waar het om gaat; burgers beschermen tegen besluiten die hen aan gaan. U handelt ons inziens dus in strijd met de Geest van de wet qua openbaarheid van bestuur. Wij zijn burgers en afhankelijk van uw handelen, dan is het een kwestie van fatsoenlijk handelen om die groep bij de besluitvorming te betrekken. Als u dat niet doet blijft u wat ASV betreft in gebreke als verantwoordelijk bestuurder.

Volgens de algemene wet bestuursrecht wordt onder belanghebbende verstaan : Degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Het lijkt mij dat de schippers dus belanghebbende zijn, ik meen dat die zeker niet op voldoende wijze gehoord zijn wat betreft dit besluit.

Ook het feit dat u slechts met de vereniging Schuttevaer heeft overlegd hieromtrent verdient geen schoonheidsprijs. U kunt ons moeilijk kwalijk nemen dat wij u niet op de hoogte gesteld hebben van het intrekken van het mandaat. De vereniging Schuttevaer wist dat wel en had u daarvan op de hoogte dienen te stellen. Maar u had dit allemaal kunnen ondervangen als u de geëigende media voor de binnenvaart had gebruikt om de binnenvaart op de hoogte te stellen, dan had de ASV ook de kans gehad in een veel eerder stadium te reageren en u op de hoogte te stellen van het feit dat wij ons mandaat aan de vereniging Schuttevaer ingetrokken hebben.

### **Het milieu, een verantwoordelijkheid van de binnenvaart, en Rijkswaterstaat**

Wij raken allemaal doordrongen van het feit dat milieu van groot belang is, dat betekent dat je schepen niet onnodig vele kilometers moet laten varen. Toch horen we regelmatig dat de schepen wel even naar andere ligplaatsen kunnen varen tientallen kilometers verderop. In dit specifieke geval moeten we zelfs iedere keer als we aan de wal willen naar een autosteiger varen om er af te kunnen (waarna de overgebleven partner onderbemand is en zoals u weet zijn de boetes daarop recent vertienvoudigd, dus je bent in overtreding en loopt nogal een risico). Onze conclusie kan niet anders zijn dan dat al die mooie woorden over milieu en het stimuleren van de binnenvaart loze kreten zijn.

### **Nautisch beheer**

Rijkswaterstaat voert in het Noordzeegebied het nautisch beheer, waarbij het beheer zich voornamelijk richt op veiligheid en bruikbaarheid van de vaarweg.

De ASV vindt de uitvoering van het handhavend beleid in strijd met datgene wat wij ervaren als "veiligheid en bruikbaarheid". Ook wij willen de veiligheid niet in gevaar laten komen maar we zien nergens waarom die in gevaar zou komen bij het feit dat een schip ergens langer dan 3 (of 7) dagen zou liggen. Tenslotte worden een aantal zaken gewaarborgd: de vaart wordt niet belemmerd en de veiligheid niet in gevaar gebracht.

Sterker: al die extra vaarbewegingen die men de schippers oplegt op deze wijze (ongeacht wind, ijsgang of andere omstandigheden) maakt de zaak eerder onveiliger voor ons allemaal. Onder veiligheid verstaan wij namelijk ook dat schippers niet gedwongen worden onnodige vaarbewegingen uit te voeren alleen vanwege "regelgeving".

Onder "bruikbaarheid" verstaan wij ook dat een kanaal of haven niet alleen gebruikt wordt om van punt A naar punt B te komen maar ook voor het ligplaats nemen omdat dat nu eenmaal aan het varend bestaan verbonden is, zoals u in de vele bezwaarschriften heeft kunnen lezen.

Er doet zich bovendien op allerlei plekken dezelfde ontwikkeling voor: in plaats van in principe ergens WEL mogen liggen is het principe nu dat je NERGENS mag liggen tenzij.....Dat is al een enorme verslechtering van onze positie. De ASV zal dan ook op alle voorkomende gevallen zich gedwongen

voelen hiertegen te ageren, zo ook in het geval van het ligplaatsenbeleid bij de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven van IJmuiden.

Verder wil ik graag van de gelegenheid gebruik maken een aantal vragen te stellen aan Rijkswaterstaat

#### **Vragen aan RWS:**

Welke structurele verbeteringen in het geheel stelt RWS als alternatief voor naar de binnenvaart in IJmuiden en voor de schepen in de 1e Rijksbinnenhaven?

- 1) Zijn er plannen voor verbeteringen (zoals afloopsteigers, veilige route naar de openbare weg en niet via een cross terrein, geschikte aanlegplaatsen voor kleinere schepen (25-40m), eventuele aansluitingen walstroom, etc.)?
- 2) Hoe zit het in de toekomst met (goedgekeurde) parkeerplaatsen voor auto's bij het schip?
- 3) Door schaalvergroting in de binnenvaart (24 uren economie) en de invoering van de vaartijdenwet is door RWS een ligplaatsenbeleid opgesteld. Echter het is door diverse klachten duidelijk geworden, dat dit niet (meer) voldoet en aansluit bij de huidige behoefte. Hoe wordt dit getoetst of wordt er helemaal niet periodiek geëvalueerd? Zo niet, Waarom niet?
- 4) Welke invloed verwacht RWS op het ligplaatsvolume door de bouw van een nieuwe zeesluis in IJmuiden?
- 5) Waarom is alleen Schuttevaer betrokken (geweest) bij het ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied?
- 6) Is er van de 1e Rijksbinnenhaven geen ligplaatsbeleid te hanteren waarbij er langer dan 7x24 uur mag worden aangemeerd voor de (kleinere) schepen? De Noordzijde met de bewuste steiger is immers thans nog geen onderdeel van het beleid en dus nog vrij inpasbaar door RWS (de steiger zou in beheer zijn bij Tata Steel, maar de ASV vraagt zich af of deze hier nog belangstelling voor heeft. Ze hebben immers zelf 2 km vrij liggende oevers in de staalhaven (eigen terrein van Tata) die niet gebruikt worden na het vertrek van o.a. de kunstmestfabriek en overslag voor oud ijzer).
- 7) Welk nadeel ziet RWS als een onbepaalde ligplaatstijd zou gelden op basis van een (communautair) binnenvaartcertificaat?  
(De kosten en voortdurende onderhoudsinspanningen die nodig zijn om een schip aan de certificeringseisen te laten voldoen vormen immers een natuurlijke drempel bij het voorkomen van wildgroei. Bovendien is dit een certificaat welke al vanuit het Rijk wordt uitgegeven dus ook eenvoudig te controleren vanuit hun eigen database)
- 8) De laatste uitwijkmogelijkheid die tot oktober 2014 met rust is gelaten, is zoals bekend dus de 1e Rijksbinnenhaven. Welke plannen heeft men nu precies met de bewuste steiger?

#### **Juridisch-technische opmerkingen**

De ASV is een sociaal-economische organisatie en daar heb ik dan ook de nadruk op gelegd maar ik wil me in dit geval toch wagen aan enkele juridisch-technische opmerkingen.

Zo is het nemen van ligplaats in de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven niet ingevolge artikel 9.03 lid 1 BPR verboden. Zij wordt niet vermeld in bijlage 14 bij het BPR. Onze mening wordt gestaafd door het Ligplaatsbeleid Noordzeegebied, paragraaf 2.3, pagina 8:

*“het grootste gedeelte van de door Rijkswaterstaat beheerde vaarwegen in het Noordzeekanaalgebied valt onder dit algemene ligplaatsverbod. Dit geldt echter niet voor (...) de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven (...) Op deze locaties wordt het ligplaatsnemen op andere wijze gereguleerd (bijvoorbeeld met het verbodsbord A.5 uit bijlage 7 van het BPr)”*

Ook paragraaf 5.1 pagina 17 van het Ligplaatsbeleid maakt dat duidelijk (vergelijkbare tekst).

7 *“Overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is”*  
<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl> \* [info@algemeeneschippersvereniging.nl](mailto:info@algemeeneschippersvereniging.nl)

Bijzonder is echter wel dat er reeds sinds enkele weken twee invaarverbodsborden geplaatst zijn aan beide kanten achterin de haven. Het verbaast de ASV dat deze borden geplaatst zijn binnen de beroepsperiode.

De vraag is welke argumenten u aanwendt voor het plaatsen van twee borden? Feitelijk is op de 1e Rijksbinnenhaven wel al een ontheffingsregeling van toepassing vanuit het ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied maar geen verbod (ook niet vanuit het binnenvaartpolitiereglement). De vraag is dus wat er nu precies ter inzage ligt op RWS kantoor Haarlem.

Verder willen wij wijzen op paragraaf 5.2 pagina 19 van het Ligplaatsbeleid:

*“let op: In paragraaf 2.3 is reeds vermeld dat in (...) de 1<sup>e</sup> (..) Rijksbinnenhaven (..) in tegenstelling tot het overige gedeelte van het Noordzeekanaalgebied, geen ligplaatsverbod van kracht is aangezien deze wateren niet zijn opgenomen in bijlage 14a van het Binnenvaartpolitiereglement (hierna Bpr) De vaarwegen (in gebruik bij bedrijven) hebben immers een havenfunctie. Alhoewel deze locaties (met uitzondering van de zuidelijke oever van de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven, alwaar het afmeren met verkeerstekens is geregeld) op de overzichtskaart de functie ‘ligplaatsnemen met ontheffing’ hebben verkregen, is voor het ligplaatsnemen aldaar geen ontheffing benodigd van Rijkswaterstaat op grond van het Bpr, maar van de particuliere beheerders (bedrijven) van de kades”*

#### **Tenslotte:**

Waarom kiest u voor dit beleid? Het had ons positief geleken als u in navolging van het Witboek vervoer waarbij Europa pleit voor een verschuiving van transport over de weg naar transport over water actie had ondernomen om ons bestaan te vereenvoudigen. Maar u doet het tegenovergestelde. Belijdt met de mond dat u positief staat tegenover de binnenvaart maar handelt daar niet naar.

#### **Conclusie**

Rijkswaterstaat zal ervan uitgaan dat de wijze waarop zij handelt zorgvuldig is, de ASV heeft daar een andere mening over. Het verschil in houding tussen Rijkswaterstaat en de ASV is dat Rijkswaterstaat zich kan beroepen op de juridische mogelijkheid iets uit te mogen voeren op een bepaalde wijze, terwijl de ASV het heeft over de harde realiteit gezien vanuit het perspectief van de schipper in de binnenvaart en beleid uitvoeren in de geest van de wet naast beleid uitvoeren volgens de letter van de wet.

Daarom willen wij u nogmaals vriendelijk doch dringend verzoeken dit “beheer” in te trekken, en de leefbaarheid voor de binnenvaart te vergroten in plaats van te beperken. De werkwijze van Rijkswaterstaat qua ligplaatsenbeleid in de 1<sup>e</sup> Rijksbinnenhaven van IJmuiden is o.i. niet zorgvuldig genoeg, voorbijgaand aan de belangen van de groep waar over besloten is, tot stand gekomen, in strijd met de geest van de wettelijke vereisten.

Wij verzoeken dan ook onze klachten gegrond te verklaren.

Wij vragen u wellicht ten overvloede toch vooral met ons in overleg te gaan over deze situatie en gezamenlijk, in de geest van de door u geformuleerde missie, met zinvolle voorstellen te komen om de binnenvaart tegemoet te komen.

*Sunniva Fluitsma*

Voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)