

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

+31611887791

+31653801460

+31653190495

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

info@algemeeneschippersvereniging.nl



Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Aan: **Rijkswaterstaat West-Nederland Noord**

Aan Drs Delpout,
cc. de heer Timmerman
Toekanweg 7
2035 LC Haarlem,

Postbus 2232
3500 GE Utrecht

Rotterdam, 3 november 2015

Betreft: reactie ASV op oordeel RWS betreffende hoorzitting inzake de klacht van 30 april betreffende het ligplaatsenbeleid RWS 1^e Rijksbinnenhaven IJmuiden.

Uw kenmerk: RWS-2015/42409

Geachte heer Delpout,

Met betrekking tot bovenvernoemd onderwerp waarbij u mij een schrijven heeft doen toekomen dd 5 oktober 2015, stuur ik u hierbij een reactie namens de ASV.

Feiten of fictie?

Als eerste wil ik u wijzen op het feit dat hetgeen u als “feiten” bestempelt en waar u uw oordeel op baseert door de schippers in de binnenvaart niet als “feiten van nu” ervaren wordt.

Zo noemt u in uw reactie onder het kopje “De feiten” een onderzoek naar de ligplaatsen voor de binnenvaart, welke naar onze mening geheel achterhaald is en niet meer in overeenstemming is met de huidige situatie en welke niet meer past binnen de tijdsgeest en economische omstandigheden van nu. Op basis van dit in 1993 uitgevoerde onderzoek is een beleid geformuleerd.

Het gaat daarbij om het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied uit 2003 dat (deels) gebaseerd is op het ligplaatsen onderzoek (en voor IJmuiden met name gericht op het spuikanaal) waarbij de binnenvaart onvoldoende betrokken is geweest.

Het (landelijke) onderzoek naar ligplaatsen zelf is uitgevoerd in 1993 door DHV Milieu en Infrastructuur BV in Amersfoort in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Koninklijke Schippersvereniging “Schuttevaer”.

Eerder hebben wij al vermeld dat de toenmalige betrokkenheid van de Schuttevaer niet als maatgevend kan worden beschouwd en dat deze vereniging geen mandaat heeft om namens de ASV te spreken. De ASV vertegenwoordigt al decennia lang een belangrijk deel van de binnenvaartschippers in Nederland en reageert vanuit die hoedanigheid.

De huidige economische omstandigheden en de omschakeling van het systeem van evenredige vrachtverdeling naar vrije marktwerking, maken zowel het Ligplaatsen onderzoek uit 1993 en het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied uit 2003 volkomen achterhaald. Het onderzoek is uitgevoerd in de tijd van een periode van het evenredige vrachtverdeling

systeem via schippersbeurzen. Door dit systeem en mede door de destijds kleinere tonnage van de binnenvaartschepen was er een ruimer aanbod aan aantal vrachten per schip. Tevens waren de economische omstandigheden in de binnenvaart positiever. Bovendien waren de steden waar de schippersbeurzen waren toegerust op het zorg dragen voor voldoende ligplaatsen voor langere tijd.

Dit zorgde voor een vlottere doorstroming en roulatie van schepen. Bovendien werd er vanuit RWS op een soepele wijze omgegaan met situaties waarin ligplaats nemen voor langere tijd noodzakelijk was (dus langer dan 3x24 of 7x24 uur).

Het beleid om te handhaven op een maximale ligduur van 3x24 of 7x24 is nu juist een kernpunt waar wij bezwaar tegen maken. Enerzijds heeft u in de afgelopen tientallen jaren een gedoogbeleid gevolgd voor de 1^e Rijksbinnenhaven en anderzijds tracht u dit nu op een strenge wijze om te buigen zonder een goed alternatief aan te bieden voor betrokkenen.

De conclusie van uw bevindingen zijn aanvechtbaar

Daar waar de ASV een klacht heeft ingediend over het ligplaatsenbeleid in IJmuiden betreft u in uw bevindingen het hele Noordzeekanaalgebied als u het aantal wacht en overnachtingsplaatsen benoemt. Sterker, u betreft er ligplaatsen (Schellingwoude) bij die op zo'n grote afstand liggen van hetgeen waar onze klacht over gaat dat wij uw bevindingen nauwelijks serieus kunnen nemen. Bovendien, terwijl dit alles over binnenvaart goederenvervoer gaat betreft u het aantal voor passagiersvaart gereserveerde wachtplaatsen bij het aantal plaatsen waar beschikt over zou kunnen worden.

Bij het onderwerp bevindingen spreekt u over het aantal wacht en overnachtingsplaatsen in het Noordzeekanaalgebied.

Voor het gehele Noordzeekanaal gebied is echter een sterke afname te constateren van het aantal ligplaatsen waarbij de alternatieven van een heel andere orde zijn, maar in feite is dat hier helemaal niet aan de orde want wij hadden een klacht over het ligplaatsenbeleid in IJmuiden

Wat wij wel merken is dat ook in Amsterdam (waar u naar verwijst) ligplaatsen en voorzieningen zijn verdwenen als gevolg van projectontwikkeling (er zijn kantoren en woningen gebouwd op gedempte delen van deze havens). Op het vlak van veiligheid en sociale voorzieningen rondom ligplaatsen is tevens een grote teruggang te constateren. Onder een goede ligplaats wordt verstaan

- goede technische voorzieningen (meerpalen inclusief veilige afloopmogelijkheid en verlichting)
- rustige ligging (ivm rusttijden)
- de nabijheid van winkels en gezondheidszorg voorzieningen (dokter, tandarts, hulpdiensten)
- de nabijheid van openbaar vervoer
- auto afzetsteiger
- aangepast parkeerbeleid voor de schipper als (tijdelijke) "bewoner".
- toezicht vanuit de waterpolitie/havendienst ivm veiligheid en voorkomen vandalisme

Ad a. In uw reactie geeft u aan dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen het voorste deel van de 1^e Rijksbinnenhaven en het achterste deel van de haven. Graag wil ik u er op wijzen dat het achterste gedeelte ook door actieve binnenvaartschepen wordt gebruikt aangezien het voorste gedeelte van de haven (zuidelijke oever) geen voorzieningen kent om aan de wal te komen (er ontbreken loopbruggen).

Onderstaande foto's tonen duidelijk aan dat van het achterste gedeelte door diverse schepen gebruik wordt gemaakt aangezien de voorzieningen elders in IJmuiden onvoldoende zijn. (geen of onvoldoende afloop mogelijkheden en/of onveilige situatie van een cross terrein). Het is derhalve onjuist, dat het achterste gedeelte alleen zou worden gebruikt door "langliggers".



Vorbijgegaan aan de situatie voor de schippers in de binnenvaart

U spreekt over wacht- en overnachtingsplaatsen in een groot gebied vanaf Amsterdam tot aan IJmuiden. U geeft slechts een algemene reactie welke erg gericht is op de eigen beleidsuitoefening. Een inhoudelijke reactie op de situatie zoals door de ASV geschetst tijdens de hoorzitting en de problematiek welke schippers in toenemende mate ervaren tijdens de uitoefening van hun beroep wordt aan voorbij gegaan.

Voor wat betreft het Binnen-IJ (Schellingwoude) spreekt u over 50 wacht- en overnachtingsplaatsen. U verwijst naar een rapport Dekker, Dekker en de Boo, verkennende Analyse Ligplaatsen Binnen-IJ, RWS, februari 2012, paragraaf 4.2. Wij verzoeken u om ons dit rapport toe te zenden aangezien wij deze niet ter inzage hebben. U doelt bij deze 50 wacht- en overnachtingsplaatsen waarschijnlijk op het gedeelte ten oosten van de Oranjesluizen?

Zinloze vaarbewegingen en irreële aannames

Blijkbaar wordt er door u vanuit gegaan dat er alleen schepen vanuit het IJsselmeer richting het Noordzeekanaal varen? Daarbij laat u de schepen vanaf het Amsterdam Rijnkanaal dan buiten beschouwing. Immers is het vanwege kosten en tijd vrijwel uitgesloten dat lege schepen vanaf het Amsterdam Rijnkanaal eerst via de Oranjesluizen schutten, vervolgens ligplaats nemen op Schellingwoude om bij een opdracht/afroep tot laden weer te gaan schutten via de Oranjesluizen om vervolgens in Amsterdam of IJmuiden te gaan laden. U zult begrijpen dat deze overbodige vaarbewegingen en extra vaartijden juist niet ten goede

komen aan het milieu noch redelijk zijn gezien de verplichte rusttijden in het kader van de Wet vaartijden (en daarvoor had u toch juist een beleid geformuleerd?)

Daarnaast spreekt u over riviercruise (90 wacht- en overnachtingsplaatsen) welke wij niet kunnen plaatsen, aangezien wij spreken over binnenvaartschepen voor de vrachtaart i.p.v. passagiersvaart.

Kwaliteit ligplaatsonderzoek bepaalt kwaliteit ligplaatsenbeleid.

Als dit de basis vormt voor een ligplaatsenonderzoek, dan scheidt dit weinig vertrouwen in de kwaliteit van het daaruit voortvloeiende ligplaatsenbeleid.

U geeft aan dat u een (nieuw) onderzoek zult laten uitvoeren naar de huidige en toekomstige behoefte aan wacht- en overnachtingplaatsen in het gehele Noordzeekanaal gebied. Wij zouden daar als “stakeholder” tenminste bij betrokken dienen te worden door u en wensen niet alleen maar over de uitkomsten in kennis gesteld te worden. Een “in kennis stelling” ervaren wij niet alleen als minachting naar de varende beroepsschippers, maar ook als een niet transparante wijze van handelen. Bovendien voorzien wij, dat de behoefte aan ligplaatsen voor een langere tijd onvoldoende worden meegewogen in uw onderzoek. De kans lijkt ons groot dat u alleen de focus legt op een gunstig scenario waarbij een binnenvaartschip 365 dagen per jaar kan worden ingezet voor het economische verkeer. Wij vrezen dat u daarbij volledig voorbij gaat aan de sociale en maatschappelijke factoren waar een schipper als mens ook mee te maken heeft.

De menselijke maat.

Ter informatie willen wij vermelden dat de binnenvaart (vrachtvervoer) niet alleen bestaat uit schepen van rederijen met daarop personeel welke op “shiftbasis” van en aanboord gebracht worden gedurende 8 werkuren, maar voor een belangrijk deel bestaat uit particuliere schippers en hun gezinnen.

De particuliere schipper woont en werkt op het water, maar heeft ook recht op sociale voorzieningen. Deze mensen hebben een gezin en basale levensbehoeften zoals uzelf. Diverse schippers hebben kinderen en andere plaatsgebonden sociale verplichtingen. Daardoor is vaak een domicilie gekozen in een bepaalde plaats (zo ook voor diverse schippers in IJmuiden). Zulke plaatsen vormen een centraal punt (thuishaven) voor schippers om naar terug te keren als er niet gevaren wordt i.v.m. het ontbreken van (passend) werk en om bijvoorbeeld bij vakantie of ziekte het schip tijdelijk te “parkeren”. In deze gevallen wordt in de praktijk niet eerst 35 km gevaren naar een andere plaats (bijvoorbeeld van IJmuiden naar Amsterdam) om dan met openbaar vervoer of auto de reis terug te maken i.v.m. ziekenhuisbezoek, familiebezoek, etc. om na afloop weer terug te reizen (met auto/openbaar vervoer) naar het schip.

In zowel het uitgevoerde ligplaatsonderzoek als de daarop afgestemde ligplaatsbeleid is hier vrijwel zeker onvoldoende rekening mee gehouden. Wij vermoeden dat dit punt in het kader van de mensenrechten wordt onderschat.

Wij verzoeken u daarom om onze uitvoerige kennis van en met de binnenvaart te benutten voor dit door u aangekondigde nieuwe onderzoek.

Ad c. U spreekt onder dit punt over twee vormen van wacht-overnachtingsplaatsen, namelijk Basis en Comfort. Het gaat bij ons verzoek niet zozeer om behoefte aan plaatsen met cameratoezicht, drinkwatertappunten en walstroom, maar in de eerste plaats om aanmeermogelijkheden waarbij loopbruggen beschikbaar zijn om aan de wal te kunnen komen en waarbij een veilige en simpele toetreding mogelijk is naar de openbare weg (dus niet via een crossterrein, onverlicht braakliggend terrein met obstakels en hindernissen als hekwerken). Overigens zijn er geen watertappunten bij de door u genoemde “comfortplaatsen”.

Het bezettingspercentage van 60% dat volgens u zou worden gebruikt voor plaatsen waar geen afloopvoorzieningen beschikbaar zijn lijkt ons niet juist. De palen in de 1^e Rijksbinnenhaven aan de zuidelijke oever (zowel voorin als achterin), worden zelden tot nooit gebruikt omdat hier geen afloop mogelijkheden zijn. Het is daarom logisch dat de zeldzame plaatsen (hooguit 4) waar wel aflopmogelijkheden zijn, volledig worden benut. Immers, er is geen keuze. Daar komt bovendien bij dat deze paar plaatsen ook nog eens bezet kunnen worden door bakken waardoor voor binnenvaartschepen met bemanning ook deze plekken onbruikbaar worden. Het onderzoek wat geleid heeft tot deze ligplaats inrichting kan wat dat betreft als onzorgvuldig beschouwd worden en de kosten van het plaatsen van diverse palen zonder afloopvoorzieningen als verspilling van gemeenschapsgeld (zie onderstaande foto).



Het voorzieningen niveau voor het ligplaats nemen voor zowel korte maar zeker ook langere tijd was in het verleden veel uitgebreider dan nu. In de zogenaamde staalhaven (Tata Steel) en ook in de 2^e en 3^e Rijksbinnenhaven waren goede aanmeervoorzieningen (meerpalen en afloopvoorzieningen/loopbruggen). Deze zijn in de afgelopen 10 jaar verdwenen.

Ad d. U geeft aan dat de maximale ligduur wettelijk geregeld is, waarbij u verwijst naar artikel 9.03 lid 3 sub a van het Binnenvaartpolitiereglement. Echter voor de 1^e Rijksbinnenhaven is dit niet van toepassing, aangezien aan deze haven geen duidelijke definitie gekoppeld is. Het gedeelte waarover wij met name spreken is gelegen aan het einde van de haven en kent geen enkele bedrijvigheid in de laatste 30 jaar. Het is derhalve zeker niet aan te merken als een werkhaven, overnachtingshaven of vluchthaven.

Dat het ligplaats nemen in de 1^e Rijksbinnenhaven (ook wel cementhaven genoemd) echter al heel lang gebruikelijk is, wordt nog eens bewezen door een foto van tientallen jaren geleden. Hiertegen is ook geen bezwaar gemaakt door RWS in de afgelopen tientallen jaren. Ook heeft de voormalige gebruiker van de steiger (Hoogovens/Corus/Tata Steel) geen bezwaar gemaakt.



In het Binnenvaartpolitiereglement is voor IJmuiden in bijlage 14 alleen sprake van een ligplaats verbod voor de Binnen- en Buitentoeleidingskanalen en de Binnen- en Buitenspuikanalen naar de Noordzeesluizen te IJmuiden. De 1^e Rijksbinnenhaven valt hier niet onder.

In het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied, staat diverse keren vermeld (bijvoorbeeld blz. 17, 19 en 21 onderaan) dat er ook geen algemeen verbod op ligplaatsen van toepassing is op de 1^e Rijksbinnenhaven (ook wel cementhaven genoemd). Op de noordelijke oever achterin de haven is bovendien geen ontheffing nodig van Rijkswaterstaat (letterlijke tekst op blz. 19).

In de toelichting op de overzichtskaart (bijlage 1) is aangegeven waarvoor de specifieke afmeerlocaties (bij voorkeur) zijn bestemd.

Let op: in paragraaf 2.3 is reeds vermeld dat in het Hoogovenkanaal, de Hoogovenhaven en in de 1^e, 2^e en 3^e Rijksbinnenhavens 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). Deze vaarwegen (in gebruik bij bedrijven) hebben immers een havenfunctie. Alhoewel deze locaties (met uitzondering van de zuidelijke oever van de 1^e Rijksbinnenhaven, alwaar het afmeren met verkeerstekens is geregeld) op de overzichtskaart de functie 'ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing' hebben gekregen, is voor het ligplaatsnemen aldaar geen ontheffing benodigd van Rijkswaterstaat op grond van het Bpr, maar van de particuliere beheerders (bedrijven) van de kades.

Conclusie over het eindoordeel betreffende de hoorzitting door Rijkswaterstaat

Als eerste wil ik hierbij opmerken dat het dan kennelijk te doen gebruikelijk is, en de gangbare procedure, maar dat het de ASV bijzonder bevreemdt dat deze organisatie (Rijkswaterstaat) haar eigen handelen beoordeelt in een hoorzitting. Dit lijkt toch wel erg op “de slager keurt haar eigen vlees”. Het is dan natuurlijk minder verbazend dat Rijkswaterstaat Rijkswaterstaat in het gelijk stelt. Maar hoe geloofwaardig is dat voor de burger? Vervolgens concluderen wij dat u in uw oordeel onvolledig bent en niet alle feiten en argumenten zoals door ASV ingebracht tijdens de hoorzitting op 12 augustus in behandeling heeft genomen en onvoldoende heeft beoordeeld.

Ik wil u derhalve verzoeken tot een heroverweging binnen een periode van 14 dagen. Na deze 14 dagen zullen wij zonodig aanvullende stappen ondernemen waarbij het contacteren van bureau Nationale Ombudsman slechts één van de mogelijkheden is. In relatie tot het stelselmatig ontnemen van rechten op maatschappelijke zekerheid achten wij vervolgstappen in kader van de ten minste Artikel 22 van de UVRM nadrukkelijk tot de mogelijkheid.

Tot slot wil ik u verzoeken om de door ons ingebrachte vragen tijdens de hoorzitting van woensdag 12 augustus 2015 te beantwoorden binnen dezelfde periode van 14 dagen. Het overzicht van de gestelde vragen staat vermeld in de tijdens de hoorzitting verstrekte pleitnotitie van ASV.

Ik hoop en verwacht u hiermee voldoende op de hoogte gesteld te hebben,
Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluittsma

voorzitter **ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)**