

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING

+31611887791

+31653801460

+31653190495

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

info@algemeeneschippersvereniging.nl



Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

Verslag hoorzitting ligplaatsenbeleid 1^e Rijksbinnenhaven IJmuiden.

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

Aanwezig waren namens de ASV Sunniva Fluitsma die het woord voerde namens de ASV en en David Twigt die de mogelijkheid kreeg zaken te verduidelijken.

Namens Rijkswaterstaat:

B. Timmerman (Ben) Senior juridisch adviseur Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Mr. C. R. Duurland (Clemens) Rijkswaterstaat West-Nederland Noord Afdeling Werkenpakket

(.....?) De secretaris van Rijkswaterstaat

(.....?) En een vierde persoon die verantwoordelijk is voor communicatie bij Rijkswaterstaat.

Hoewel die hoorzitting "in principe" niet openbaar is konden mensen zich wel aanmelden, waardoor journalisten van de Scheepvaartkrant en de IJmuider Courant aanwezig waren.

Na de hoorzitting zal Rijkswaterstaat verslag doen wat RWS naar betrokkenen zal opsturen en ook zal RWS een uitspraak doen naar aanleiding van de klacht en een onderzoek dat daarover zal plaatsvinden.

De sfeer van de hoorzitting was besloten, een kleine setting met 4 aanwezigen namens Rijkswaterstaat, 2 journalisten en 2 personen vanuit de ASV waarbij na een korte inleiding Fluitsma de ruimte kreeg namens de ASV haar verhaal te doen. De hoorzitting verliep dan ook vooral in de sfeer van: verduidelijken en aanvullen van de klacht van de ASV en vervolgens wat uitwisselen van de positie van Rijkswaterstaat in deze met de daarbij behorende (on)mogelijkheden. Ook werden er vanuit de praktijk wat voorbeelden genoemd om de zaak te verduidelijken over wat Fluitsma ook als schipper tegenkomt met betrekking tot de gevolgen van het huidige ligplaatsenbeleid. Hier was veel oor voor, maar opvallend was wel dat het erop leek alsof dit allemaal, of toch in ieder geval voor een groot deel nieuw was voor de aanwezigen van Rijkswaterstaat.

Doel Hoorzitting

Het doel vanuit de ASV was om tijdens de hoorzitting duidelijk te maken waarom de houding van Rijkswaterstaat (in dit geval specifiek gericht op het ligplaatsenbeleid in IJmuiden) in toenemende mate een fout beleid is dat teruggedraaid of aangepast moet worden. Aanleiding was het leegmaken van de 1^e Rijksbinnenhaven van IJmuiden, maar tegelijkertijd greep de ASV dit aan om duidelijk te maken dat dit maar een van de vele zaken is rond het ligplaatsenbeleid die een negatieve invloed hebben op het binnenvaartbestaan.

De ASV wees Rijkswaterstaat er op dat het erop lijkt dat de belangen van de schippers nauwelijks tellen 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.

Fluitsma sprak onder andere vanuit persoonlijke ervaring waarbij zij erop wees dat in het huidige beleid voorbijgegaan wordt aan het gewone sociale leven en verplichtingen van iedereen, waar schippers ook mee te maken hebben en stelde dat het helemaal niet nodig zou moeten zijn dat schippers in voorkomende situaties moeten vragen of er alsjeblieft clementie mag zijn bij het "handhaven"?

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

Daarnaast gaf Fluitsma aan dat de wijze waarop Rijkswaterstaat met de klacht omging (het binnen twee weken aanleveren van de statuten van de ASV vereniging en het bewijs dat Fluitsma mandaat had om te spreken namens de vereniging, op straffe van (nog) niet in behandeling nemen van de klacht) niet op een grote toegankelijkheid van Rijkswaterstaat wijst.

Belang van de binnenvaart:

Fluitsma wees op het feit dat met woorden beleden wordt dat men veel belang hecht aan de binnenvaart maar ondertussen niet lijkt te begrijpen welke voorzieningen er noodzakelijk zijn. Een goede ligplaats is zo'n noodzakelijke voorziening waarbij het Fluitsma niet meer dan logisch lijkt dat men geen onnodige kilometers vaart afgedwongen door het gehanteerde ligplaatsbeleid.

Algemeen belang,

Fluitsma vraagt RWS er rekening mee te houden dat vervoer over water ten goede komt aan de algehele veiligheid (op de weg) en een betere doorstroming. Het lijkt de ASV dan ook een goed democratisch beginsel niet alleen voor het juridisch aspect te gaan; mag Rijkswaterstaat dit doen of niet is wat de ASV betreft minder belangrijk dan: Zijn de gebruikers van de vaarweg serieuze gesprekspartners voor RWS?

Huidig beleid dient noch de veiligheid noch de bruikbaarheid van de haven

De ASV stelt dat Rijkswaterstaat met het huidige beleid noch de veiligheid dient noch de bruikbaarheid van de haven optimaal benut. 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 volgens de ASV, juridisch mogelijk of niet, uiterst onverstandig dat de Rijkswaterstaat dit op deze manier doet. Want er is, 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

In het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal gebied in 2003 is al aangegeven dat er vanaf 2010 al een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen. Daar is niet naar gehandeld. Bij de klacht heeft de ASV daarom ook duidelijk gemaakt dat het leegmaken van de 1^e Rijksbinnenhaven, zonder serieuze alternatieven te bieden onacceptabel is.

Alternatieven zoals de palen op andere plaatsen waar geen steigers aanwezig zijn ziet de ASV niet als serieus alternatief. En vaak is 3 x 24 uur liggen onvoldoende. 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."

Volgens de ASV reageert Rijkswaterstaat volledig in strijd met haar eigen missie; De ASV mist een pro actieve houding om samen te werken in deze met de groep die het betreft. Fluitsma wijst er ook op dat een "leefbaar" Nederland ook voor de schipper geldt en vraagt zich af hoe leefbaar is het als je niet meer ergens mag "zijn" en als het ware opgesloten zit op je eigen schip?

Verder wijst de ASV erop dat Rijkswaterstaat in haar missie specifiek spreekt over “vlot en veilig van A naar B kunnen komen”, maar kennelijk niet bedenkt dat schepen ook moeten kunnen liggen voor ze bij “A” vertrekken of als ze bij “B” aangekomen zijn.

De missie van Rijkswaterstaat schiet daarom volgens de ASV haar doel voorbij wat betreft de leefbaarheid van de havens en veiligheid van de binnenvaartschippers.

Wat zijn de specifieke problemen?

De ASV vraagt van Rijkswaterstaat voor de binnenvaartschippers een veilige en rustige ligplaats. Als voorbeeld noemt Fluitsma het cross terrein (zoals in het spuikanaal) waar je als schipper naast moet liggen, wat niet bevorderlijk is voor de rust van de schipper en een kade die op instorten staat (zoals in de 3e Rijksbinnenhaven). Ook het feit dat het merendeel van de ligplaatsen geen aflopmogelijkheid heeft (alleen palen) is een belangrijk punt net als het ontbreken van ligplaatsen voor kleinere schepen.

Dan komen we natuurlijk bij de 3x24 en 7x24 uren problematiek, er wordt kennelijk vanuit gegaan dat een schip altijd onderweg is. Maar volgens de ASV zou RWS beter moeten weten en ook daarnaar moeten handelen.

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?

De ASV stelt dat er bij elke regel er een kans zal 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. De ASV denkt dat dat in dit geval ook zo zou kunnen gelden. Fluitsma is ervan overtuigd dat het percentage schippers dat werkelijk misbruik maakt van de ligplaatsen beperkt is en stelt ter discussie of dat reden genoeg is 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^e 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^e 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 de ogen van de ASV, redelijke manier niet mee uit de voeten kan. Oftewel, de onmacht van RWS om op een juiste wijze te handhaven en excessen tegen te gaan wordt afgewenteld op de schipper die geen kant op kan.

"Ze willen gewoon geen havengeld betalen"

Fluitsma betwist het argument dat schippers geen havengeld zouden willen betalen de reden is waarom de binnenvaart graag in IJmuiden zou liggen.

De reden volgens Fluitsma 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. Als men op aangrenzende kanalen langer zouden kunnen blijven liggen zou dat volgens de ASV 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 ziet de ASV de situatie in de omgeving niet bepaald verbeteren.

Het milieu, een verantwoordelijkheid van de binnenvaart, en Rijkswaterstaat

Fluitsma wijst erop dat schepen onnodig vele kilometers laten varen mm "even" naar andere ligplaatsen te varen tientallen kilometers verderop niet bepaald gunstig is vanuit het milieuoogpunt. Bovendien moet in dit specifieke geval schippers zelfs iedere keer als ze aan de wal willen naar een autosteiger varen om er af te kunnen De ASV concludeert hiermee dat al die mooie woorden over milieu en het stimuleren van de binnenvaart loze kreten zijn.

Nautisch beheer

Rijkswaterstaat voert in het Noordzegebied 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 de ASV wil de veiligheid niet in gevaar laten komen maar ziet nergens waarom die in gevaar zou komen bij het feit dat een schip ergens langer dan 3 (of 7) dagen zou liggen.

Sterker: al die extra vaarbewegingen die men de schippers oplegt op deze wijze maakt de zaak eerder onveiliger volgens de ASV. Onder veiligheid verstaat de organisaties namelijk ook dat schippers niet gedwongen worden onnodige vaarbewegingen uit te voeren alleen vanwege "regelgeving".

Onder "bruikbaarheid" verstaat de ASV 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.

Vragen aan RWS:

De ASV heeft ook een aantal vragen voor 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 en de invoering van de vaartijdenwet is door RWS een ligplaatsenbeleid opgesteld. Hoe wordt getoetst of dit nog aansluit bij de behoefte 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 schepen?
- 7) Welk nadeel ziet RWS als een onbepaalde ligplaatstijd zou gelden op basis van een (communautair) binnenvaartcertificaat?
- 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 heeft de ASV dan ook de nadruk op gelegd maar wil zich in dit geval toch wagen aan enkele juridisch-technische opmerkingen. Zo is het nemen van ligplaats in de 1^e 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^e 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).

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.

Verder wil de sociaal economische organisatie wijzen op paragraaf 5.2 pagina 19 van het Ligplaatsbeleid:

*“**let op:** In paragraaf 2.3 is reeds vermeld dat in (...) de 1^e (...) 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 Binnenvaartpolitierglement (hierna Bpr) De 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 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:

Vraagt de ASV waarom RWS kiest voor dit beleid omdat het de ASV positief had geleken als RWS 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 het schippersbestaan te vereenvoudigen en plaats van te bemoeilijken.

De ASV heeft de mening dat RWS zich wellicht kan beroepen op de juridische mogelijkheid dit beleid uit te mogen voeren maar vraagt RWS haar verantwoordelijkheid te nemen in het kader van de harde realiteit gezien vanuit het perspectief van de schipper in de binnenvaart.

Daarmee vraagt de ASV 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^e Rijksbinnenhaven van IJmuiden is volgens de ASV niet zorgvuldig genoeg, voorbijgaand aan de belangen van de groep waar over besloten is, tot stand gekomen.

De ASV verzoekt RWS daarmee dan ook de klachten gegrond te verklaren.

De ASV vraagt RWS toch vooral met betrokkenen in overleg te gaan over deze situatie en gezamenlijk, in de geest van de door RWS geformuleerde missie, met zinvolle voorstellen te komen om de binnenvaart tegemoet te komen.

Reactie Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat geeft aan dat de basis van de klacht het schoonvegen van de 1^e Rijksbinnenhaven was en dat de ASV nu veel meer zaken aangaande het ligplaatsenbeleid aan de orde heeft gesteld.

Rijkswaterstaat erkent dat er inderdaad geen verbod is om ligplaats te nemen in de 1^e

Rijksbinnenhaven en geeft aan dat betrokkenen met dure advocaten in de arm het RWS niet makkelijk maken. Ook geeft men aan bestuursrecht te gebruiken om de schepen te verwijderen.

Fluitsma en Twigt moesten ook veel duidelijk maken over de afloopsteigers en de auto-afzetplaatsen, het blijkt dat de aanwezigen namens Rijkswaterstaat niet echt een idee hadden hoe het gesteld is met (het ontbreken van) afloopmogelijkheden en dergelijke. Wel zegt men zeker iets met deze opmerkingen te willen gaan doen maar de mogelijkheden zijn beperkt (bezuinigingen). Ook versnippering van verantwoordelijkheden maakt het voor Rijkswaterstaat moeilijk op een doeltreffende manier te handelen. Bovendien stelt Rijkswaterstaat dat zij toch vooral uitvoerder zijn en niet de beleidsmakers.

Wanneer we de uitspraak kunnen verwachten werd op dat moment niet medegedeeld.

nb. Het gebruik van bestuursrecht heeft in het verleden voor zover wij weten voornamelijk geleid tot het toekennen van de eis aan "het bestuur", de overheid dus.

Sunniva Fluitsma

Voorzitter ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)