provincie ZUID HOLLAND

**Bezwarencommissie**

Directie Concernzaken
Afdeling Financiële en Juridische Zaken

Contact
Mw. S. van Kaam LLB
T 070 – 441 6107
s.van.kaam@pzh.nl

Provinciehuis
Zuid-Hollandplein 1
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 441 66 11
F 070 441 78 20
www.zuid-holland.nl

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
T.a.v. de heer J.M. Blazer

Datum
05 MAART 2015

Ons kenmerk
PZH-2015-508666526
RB-2014-000105, 106, 110, 111, 113, 114, 116, 117, 118, 121, 122, 126, 127, 129, 131, 135, 136
DOS-2012-0011957

Uw kenmerk
-

Bijlagen
div.

Onderwerp
Advies inzake bezwaarschrift

Geacht college,

Hierbij doet de bezwarencommissie u toekomen haar advies over het door de Algemene Schippers Vereniging ASV, diverse schippers, Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer" mede namens BNL Koninklijke Schuttevaer en de heer A.J.A. Westrik ingediende bezwaarschriften, gericht tegen uw besluit van 25 maart 2014, bekend gemaakt op 1 april 2014, kenmerk PZH-2014-467602494, inzake het verkeersbesluit voor het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal.

**Beoordeling ontvankelijkheid**

In deze zaak zijn bezwaarschriften ingediend door mevrouw S. Fluitsma namens de Algemene Schippers Vereniging ASV, de heer D. Twigt, mevrouw A.E. de Jonge-Recourt, de heer / mevrouw A.C. Pors-Asmus, de heer / mevrouw J. Doeleman, de heer / mevrouw N.A.M. Wildenbeest, mevrouw M. Kuipers Theunissen, mevrouw L. Markgraaf, de heer P. Kuipers, de heer / mevrouw C.L. de Vries namens Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer", mede namens BLN Koninklijke Schuttevaer, de heer / mevrouw W.G. Wanders, Scheepvaart bedrijf J. Strijker van den Akker, de heer A.J.A. Westrik, mevrouw F.K. Joosten-Kindermann, de heer / mevrouw J.A.M. Joosten, de heer / mevrouw D. Hulzebos namens Vibia en de heer / mevrouw G.H.J. van der Donck (hierna: bezwaarden).

De bezwaarschriften zijn ingediend binnen de wettelijke termijn van zes weken en zijn dus op tijd ingediend. Bezwaarden hebben ofwel een eigen, persoonlijk, direct geraakt en actueel belang bij het verkeersbesluit, ofwel (in het geval van ASV en "Schuttevaer") collectieve belangen die krachtens doelstelling en feitelijke werkzaamheden in het bijzonder worden behartigd. Bezwaarden zijn daarmee belanghebbenden in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). De bezwaarschriften zijn gemotiveerd.

Tram 9 en bus 65 stoppen bij het provinciehuis. Vanaf station Den Haag CS is het tien minuten lopen. De parkeerruimte voor auto's is beperkt.

Ten aanzien van de bezwaarschriften van de heer / mevrouw J. Doeleman, de heer / mevrouw N.A.M. Wildenbeest, mevrouw M. Kuipers Theunissen en mevrouw L. Markgraaf geldt het volgende. Deze bezwaarschriften zijn ingediend via de mail en / of niet ondertekend. Een bezwaarschrift kan niet worden ingediend via de mail, nu u de elektronische weg daarvoor niet heeft opengesteld. Op grond van artikel 6:5, eerste lid, van de Awb dient een bezwaarschrift ondertekend te zijn.

Ingevolge artikel 6:6 van de Awb zijn deze bezwaarden in de gelegenheid gesteld om de verzuimen te herstellen. Bij brief van 8 mei 2014, verzonden 8 mei 2015, kenmerk PZH-2014-473780248, is de heer / mevrouw J. Doeleman verzocht om het bezwaar te ondertekenen en in te dienen via de post. Bij brief van 8 mei 2014, verzonden 9 mei 2014, kenmerk PZH-2014-473883761, is de heer / mevrouw N.A.M. Wildenbeest verzocht om het bezwaar te ondertekenen en in te dienen via de post. Bij brief van 8 mei 2014, verzonden 9 mei 2014, kenmerk PZH-2014-473881109, is mevrouw M. Kuipers Theunissen verzocht om het bezwaar in te dienen via de post. Bij brief van 8 mei 2014, verzonden 8 mei 2014, kenmerk PHZ-2014-473794650, is mevrouw L. Markgraaf verzocht om het bezwaar in te dienen per post. Geen van deze bezwaarden heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Daarmee voldoen de bezwaarschriften van de heer / mevrouw J. Doeleman, de heer / mevrouw N.A.M. Wildenbeest, mevrouw M. Kuipers Theunissen en mevrouw L. Markgraaf niet aan de eisen van artikel 6:5 van de Awb. Deze bezwaarschriften zijn daarom niet-ontvankelijk.

De overige bezwaarschriften, namelijk van mevrouw S. Fluitsma namens de Algemene Schippers Vereniging ASV, de heer D. Twigt, mevrouw A.E. de Jonge-Recourt, de heer / mevrouw A.C. Pors-Asmus, de heer P. Kuipers, de heer / mevrouw C.L. de Vries namens Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer", mede namens BLN Koninklijke Schuttevaer, de heer / mevrouw W.G. Wanders, Scheepvaart bedrijf J. Strijker van den Akker, de heer A.J.A. Westrik, mevrouw F.K. Joosten-Kindermann, de heer / mevrouw J.A.M. Joosten, de heer / mevrouw D. Hulzebos namens Vibia en de heer / mevrouw G.H.J. van der Donck voldoen wel aan de eisen van artikel 6:5 van de Awb en zijn daarmee ontvankelijk.

**Voorgeschiedenis en bestreden besluit**

Bij besluit van 25 maart 2014, bekend gemaakt op 1 april 2014, kenmerk PZH-2014-467602494, heeft u een verkeersbesluit genomen voor het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal.

Tegen dit besluit hebben bezwaarden bezwaar gemaakt.

Naast genoemde bezwaarschriften is ook bezwaar ingediend door mevrouw E. Bieze. Mevrouw Bieze heeft haar bezwaar ingetrokken op 9 juni 2014. Haar brief dient te worden beschouwd als ondersteuning van de overige bezwaarschriften.

**Bezwaren**

De bezwaren zijn samengevat:

ASV en schippers
Bezwaarden geven aan dat de gebruikers van de vaarweg niet gekend zijn in het besluit en dat "Schuttevaer" niet alle binnenvaartschepen vertegenwoordigt. Bezwaarden werden overvallen door het besluit en door de wijze waarop werd gehandhaafd. Bezwaarden wijzen erop dat de binnenvaart bestaat uit families die een sociaal leven leiden en als zodanig moeten kunnen handelen. Bezwaarden menen dat u meer aandacht moet hebben voor de sociale kant van de binnenscheepvaart, bestaande uit families en gezinnen, zeker gezien het feit dat u aangeeft de binnenvaart een warm hart toe te dragen.

De heer A.J.A. Westrik
Bezwaarde maakt bezwaar tegen het feit dat het niet meer mogelijk is om binnen het Merwedekanaal op elke locatie maximaal zeven dagen of een gedeelte daarvan te verblijven. Tegen de zeven dagen-regeling op zich heeft bezwaarde geen bezwaar. In het bezwaarschrift heeft bezwaarde een aantal vragen opgenomen.

Bezwaarde heeft op 5 januari 2015 een aanvullende reactie toegezonden, waarin bezwaarde aangeeft dat hij nog geen antwoorden heeft gekregen op zijn vragen en dat hij het an sich niet oneens is met de zeven dagen-regeling. Als handhaving voor u een probleem is, dan is bezwaarde bereid om mee te denken aan een oplossing daarvoor.

Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer", mede namens BLN Koninklijke Schuttevaer
Bezwaarde heeft begrip voor het feit dat u de regels in het kanaal wil aanpassen in het kader van de veiligheid. Bezwaarde is het er niet mee eens dat in het besluit de suggestie wordt gewekt dat het besluit in overleg met haar is genomen. Er heeft wel een overleg plaatsgevonden, maar bezwaarde is niet gekend in het uiteindelijke besluit. Bezwaarde vindt dat u nog niet had mogen handhaven. Bezwaarde meent dat er omstandigheden zijn waarin afgeweken moet kunnen worden van de regel dat een ligplaats maximaal zeven dagen mag worden ingenomen. Het feit dat veel scheepvaart familiebedrijven zijn, maakt dat er sociale omstandigheden kunnen zijn waardoor langer dan zeven dagen een ligplaats ingenomen moet worden. Bezwaarde wenst over die uitzonderingen met u in gesprek te gaan.

**Inhoud verweer**

De Dienst Beheer Infrastructuur, District Landelijk Gebied, heeft op 6 februari 2015 een verweerschrift ingediend. Hierin is - kort weergegeven - het volgende aangevoerd.

U heeft de situatie in het Merwedekanaal nader onderzocht en ervoor gekozen om de maximale afmeerduur niet te verruimen, aangezien het beleid erop is gericht om de doorgaande (beroeps)vaart te faciliteren.

U wil voorkomen dat het Merwedekanaal het karakter van een haven voor de beroepsvaart krijgt. U geeft aan dat voor beroepsschippers die actief zijn op het Merwedekanaal bij bijzondere omstandigheden van persoonlijke aard, ontheffing kan worden verleend om langer dan 7x24 uur ligplaats in te nemen, onder nader te bepalen voorwaarden. Bijzondere omstandigheden zijn in ieder geval niet vakanties en bedrijfseconomische omstandigheden. Om te voorkomen dat schippers in geval van calamiteiten niet bereikbaar zijn, is in het bestreden besluit het onbeperkt ligplaats innemen in de maanden juli en augustus en tussen Kerst en Nieuwjaar geschrapt. In de beslissing op bezwaar zult u het besluit op enkele punten aanvullen, namelijk dat bij langdurige stremmingen en ijsgang wel langer dan zeven dagen ligplaats mag worden ingenomen.

U meent dat de bij het verkeersbesluit betrokken belangen zorgvuldig tegen elkaar zijn afgewogen, waarbij het belang van de instandhouding en bruikbaarheid van de vaarweg voor de scheepvaart en het waarborgen van de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart prevaleren boven het belang van binnenvaartschippers die langdurig ligplaats willen innemen.

Specifiek ten aanzien van de afzonderlijke bezwaarschriften stelt u:

ASV en schippers

U was in de veronderstelling dat "Schuttevaer" het mandaat had om namens andere verenigingen te spreken over nautisch technische zaken en dat "Schuttevaer" het toegezonden concept zou delen met de verenigingen van beroepsschippers namens wie zij mandaat had om overleg te voeren. U wijst erop dat daarvan in het verleden sprake was. Nu de ASV u niet heeft geïnformeerd over deze wijziging, kan het u niet worden verweten dat u de ASV niet direct benaderd heeft.

U erkent dat het beter was geweest als het besluit gepubliceerd was in een publicatie die gericht is op de binnenvaart. Los daarvan meent u dat u zich heeft gehouden aan de bekendmakingsregels uit de Awb.

Voor zover bezwaarden aangeven dat zij overvallen waren door de handhaving, wijst u erop dat ook onder het oude besluit gehandhaafd kon worden als een schip langer dan zeven dagen ligplaats innam. U wijst erop dat over een lange periode in niet meer dan drie gevallen proces verbaal is opgemaakt.

Met betrekking tot het bezwaar dat binnenvaartschippers werken en wonen op hun schepen en sociale verplichtingen hebben waarvoor langer dan zeven dagen een ligplaats ingenomen moet worden, meent u dat daaraan tegemoet gekomen wordt door het verlenen van een ontheffing voor bijzondere omstandigheden van persoonlijke aard. Vakanties en bedrijfseconomische omstandigheden zijn geen redenen om ontheffing te verlenen. U staat op het standpunt dat met name de beoordeling van bedrijfseconomische omstandigheden complicaties oplevert.

De heer A.J.A. Westrik

U heeft de zeven dagen-regeling gewijzigd ten behoeve van de handhaafbaarheid van de regeling en ter voorkoming van misbruik. Binnen één week na het verstrijken van de maximale afmeerduur of een gedeelte daarvan mag niet nogmaals ligplaats worden ingenomen in het

Merwedekanaal. Het klopt dat hetgeen bezwaarde schetst zou kunnen voorkomen, maar u meent dat het hypothetisch is.

U stelt dat het innemen van een ligplaats in de vaarweg gelet op de functie van de vaarweg te karakteriseren is als een bijzonder gebruik dat ondergeschikt is aan de voornoemde functie van het Merwedekanaal als doorgaande vaarweg. Het bestreden besluit is in lijn met verkeersbesluiten die in 2013 zijn genomen op de overige vaarwegen, waarbij deze bepaling niet tot klachten van schippers heeft geleid.

**Mondelinge behandeling**

Partijen zijn in de gelegenheid gesteld hun standpunt op de hoorzitting van 26 februari 2015 mondeling toe te lichten. Zowel bezwaarden als uw college hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Het verslag van de hoorzitting is bij dit advies gevoegd.

**Juridisch kader**

- Artikel 1:2, 3:2, 3:4 en 3:42, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht
- Artikel 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 42 van de Scheepsvaartverkeerswet
- Artikel 1, 5 en 6 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer
- Artikel 1.2, 2.4.1 en 4.1.1 van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland
- Beleidsregel ontheffingen ligplaatsen

**Inhoudelijke beoordeling**

De bezwarencommissie overweegt het volgende:

Omdat het Merwedekanaal deels in de provincie Zuid-Holland en deels in de provincie Utrecht ligt, ziet de bezwarencommissie aanleiding om uw bevoegdheid ten aanzien van het nemen van verkeersbesluiten voor het hele Merwedekanaal, aan te stippen.

<u>Bevoegdheid</u>
Op grond van artikel 1, eerste lid, onder b, onder 1°, van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer, is een verkeersbesluit: een besluit tot het aanbrengen of verwijderen van een verkeersteken dat een gebod of verbod dan wel de opheffing van een gebod of verbod aangeeft.

In casu heeft u een verkeersbesluit genomen om verkeerstekens te plaatsen in het Merwedekanaal voor het aanwijzen van ligplaatsen en het verbinden van beperkingen daaraan. Gelet op de overweging in het verkeersbesluit heeft u het ligplaatsenbeleid van de provincie Zuid-Holland ten grondslag gelegd aan het besluit. Het verkeersbesluit beoogt het verbod om ligplaatsen in te nemen op bepaalde plekken op te heffen en daaraan beperkingen en voorschriften te verbinden. Het verbod om ligplaats in te nemen volgt uit artikel 2.4.1. van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

Naar de mening van de bezwarencommissie bent u ten aanzien van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal niet bevoegd om een verkeersbesluit te nemen, dat gebaseerd is op het ligplaatsenbeleid van Zuid-Holland en dat ziet op een verbod uit de Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

Voor zover u van mening bent dat u – gelet op het mandaatbesluit van GS van Utrecht van 4 maart 2003 – in het kader van nautisch beheer bevoegd bent om verkeersbesluiten te nemen voor het gehele Merwedekanaal, merkt de bezwarencommissie het volgende op. U bent inderdaad bevoegd om verkeersbesluiten te nemen. U kunt echter niet voor het Utrechtse deel besluiten nemen op grond van Zuid-Hollands ligplaatsenbeleid. U kunt voor het Utrechtse deel wel verkeersbesluiten nemen die gebaseerd zijn op Utrechts beleid. Dit volgt immers ook uit de tekst van het mandaatbesluit, waarin expliciet wordt verwezen naar het hanteren van Utrechtse regelgeving.

Aanvullend merkt de bezwarencommissie op dat op grond van artikel 10:10 van de Awb een krachtens mandaat genomen besluit vermeldt namens welk bestuursorgaan het besluit te genomen. Gelet op het feit dat het bestreden verkeersbesluit niet mede is ondertekend door of namens GS van Utrecht geldt dit eveneens als een gebrek in het besluit.

Gelet op bovenstaande meent de bezwarencommissie dat het bestreden verkeersbesluit enkel geldt voor het aanwijzen van ligplaatsen en het verbinden van beperkingen daaraan voor het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal.

Concreet betekent dit dat:
- het gestelde onder II.1 slechts geldt voor het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal;
- het gestelde onder II.2.b. slechts geldt voor het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal;
- het gestelde onder II.3.a, II.3.b. en II.3.c. onbevoegd is genomen en niet rechtsgeldig is;
- het gestelde onder II.5. slechts geldt voor het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal.

In het hiernavolgende wordt verder ingegaan op het verkeersbesluit voorzover dat ziet op het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal.

Veiligheid van de vaarweg / handhaving

Sinds enkele jaren voert de provincie een (ligplaatsen)beleid, waarbij het uitgangspunt is dat de beroepsvaart gestimuleerd dient te worden en dat het scheepvaartverkeer vlot en veilig van de provinciale vaarwegen gebruik moet kunnen maken. Het verbod om ligplaatsen in te nemen in provinciale vaarwegen (artikel 2.4.1. van de Vaarwegverordening Zuid-Holland) bestaat overigens al veel langer. Ten aanzien van het handhaven van dit verbod en het afgeven van ontheffingen voor ligplaatsen hanteert de provincie sinds enkele jaren een nieuwe en strakkere koers. Deze strakkere koers loopt als een rode draad door diverse beleidsstukken heen. Bij besluit van 18 december 2012 (PB 47, 28 maart 2013) heeft u het nieuwe ligplaatsenbeleid provinciale vaarwegen Zuid-Holland en de Beleidsregel ontheffingen ligplaatsen provinciale vaarwegen van Zuid-Holland gepubliceerd.

Met het bestreden verkeersbesluit wordt het reeds bestaande verbod tot het innemen van een ligplaats in provinciale vaarwegen vastgelegd met (een) verkeersteken(s). Een verkeersteken kan slechts gegeven worden met het oog op de belangen genoemd in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet (hierna: SVW). In de motivering van het bestreden verkeersbesluit staan de bij het besluit betrokken belangen genoemd, te weten het belang van de instandhouding en bruikbaarheid van de vaarweg voor de scheepvaart, het waarborgen van de vrijheid en veiligheid van de scheepvaart en het vlot en veilig gebruik van de vaarweg voor de scheepvaart. Deze belangen komen overeen met de belangen genoemd in artikel 3 SVW.

Op grond van artikel 2.4.1. van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland is het verboden om ligplaats in te nemen in een provinciale vaarweg. Ingevolge artikel 4.1.1., eerste lid, van de Vaarwegenverordening Zuid-Holland kunt u ontheffing verlenen van het verbod om ligplaats in te nemen. Op grond van het tweede lid kunt u aan een ontheffing voorschriften en beperkingen verbinden.

In casu regelt het verkeersbesluit de plaatsen waar ligplaats ingenomen kan worden. Gelet op de bezwaren richten deze zich niet zozeer tegen de aanwijzing van de ligplaatsen an sich, maar met name tegen de voorschriften en beperkingen die u heeft verbonden aan het innemen van een ligplaats, namelijk dat:
a. niet langer dan zeven dagen ligplaats mag worden ingenomen;
b. na die zeven dagen of een gedeelte daarvan gedurende één week geen ligplaats mag worden ingenomen.

De bezwarencommissie stelt vast dat niet zozeer de veiligheid of de instandhouding van de vaarweg in het geding is, maar dat u een manier zoekt om te kunnen handhaven in het Merwedekanaal. U wilt daarmee voorkomen dat misbruik wordt gemaakt van de zeven dagen-regeling en dat permanent ligplaats wordt ingenomen. Nu het doel van de aanscherping van de zeven dagen-regeling is om te zorgen voor een situatie waarin u daadwerkelijk kunt handhaven tegen misbruik, meent de bezwarencommissie het volgende.

Tijdens de hoorzitting is gebleken dat het misbruik dat u wilt voorkomen, in de regel niet wordt veroorzaakt door de actieve beroepsvaart. U heeft aangegeven dat u de actieve beroepsvaart een warm hart toedraagt, dat uw vaarwegenbeleid de belangen van de beroepsvaart met name beschermt en dat u onder omstandigheden wilt tegemoet komen aan de wens van de actieve beroepsvaart om langer dan zeven dagen ligplaats in te kunnen nemen. Ook heeft u aangegeven dat de strikte wijze waarop wordt gehandhaafd, niet uw bedoeling is en heeft u erkend dat het verkeersbesluit onbedoelde effecten heeft voor de actieve beroepsvaart.

Gedurende de periode van deze bezwaarprocedure heeft u niet gehandhaafd op de zeven dagen-regeling ten aanzien van de actieve beroepsvaart. Wel bent u opgetreden tegen excessen: schippers die niet tot de actieve beroepsvaart behoorden en die (veel) langer dan zeven dagen ligplaats innamen, heeft u hierop aangesproken. U bent derhalve in staat geweest om met een minder vergaand verkeersbesluit te handhaven in het Merwedekanaal en daarmee misbruik tegen te gaan.

Gelet op het feit dat het verkeersbesluit onbedoelde effecten inhoudt voor de actieve beroepsvaart, dat u het besluit ten behoeve van die actieve beroepsvaart wilt aanpassen en aanvullen, waardoor de scherpe kanten er voor haar afgaan, en dat u tijdens deze bezwaarprocedure in staat bent geweest om – ondanks afzien van handhaving op overschrijding van de zeven dagen-regeling door de actieve beroepsvaart – op te treden tegen misbruik, meent de bezwarencommissie dat u uw verkeersbesluit integraal dient te herzien wegens strijd met artikel 3:2 en 3:4 van de Awb.

De bezwarencommissie staat op het standpunt dat u onvoldoende feiten, omstandigheden en effecten van uw besluit heeft onderzocht, dat u onvoldoende de belangen van de actieve beroepsvaart ten aanzien van het innemen van een ligplaats in specifiek het Merwedekanaal heeft betrokken bij uw besluit, en dat niet gebleken is dat u andere handhavingsopties heeft onderzocht die u in staat stellen om op te treden tegen excessen, waarbij de belangen van de actieve beroepsvaart niet onevenredig worden getroffen. Daarnaast meent de bezwarencommissie dat u uw afweging om een termijn van zeven dagen te stellen, onvoldoende heeft onderbouwd. Voor zover u uw keuze voor de aanscherping van de zeven dagen-regeling onderbouwt met verwijzing naar ingestorte oevers, meent de bezwarencommissie dat beleid niet enkel mag steunen op incidenten. Uw stelling dat de zeven dagen-regeling eveneens bedoeld is om andere schepen gelegenheid te geven om ligplaats in te nemen, wordt betwist door bezwaarden, aangezien er genoeg ligplaatsen zijn in het Merwedekanaal.

In casu ziet de bezwarencommissie een zekere wederkerigheid. Immers, uw belang om te (kunnen) handhaven op het Merwedekanaal en misbruik tegen te gaan is een legitiem belang. Handhaving tegen misbruik is eveneens in het belang van de beroepsvaart: daarmee wordt immers gewaarborgd dat ligplaats kan worden ingenomen in het Merwedekanaal. Om te kunnen zorgen voor een handhavingsvorm waarbij u in staat wordt gesteld om te handhaven op het Merwedekanaal en waarbij de wens van de beroepsvaart om coulant om te gaan met de zeven dagen-regeling wordt betrokken, mag u om haar medewerking vragen. Van de beroepsvaart mag u vragen en verwachten dat zij u actief en tijdig informeert over het innemen van een ligplaats, over eventuele bijzonderheden of over de wens om gedurende een bepaalde periode ligplaats in te nemen.

Besluit onvoldoende bekendgemaakt

Voor zover bezwaarden klagen over het onvoldoende informeren van personen die geraakt worden door het verkeersbesluit, overweegt de bezwarencommissie als volgt. Op grond van artikel 6, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerwet dient het bevoegd gezag een verkeersbesluit bekend te maken. Gelet op artikel 3:42, tweede lid, van de Awb geschiedt de bekendmaking van besluiten van een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan die niet tot een of meer belanghebbenden zijn gericht, door kennisgeving van het besluit of van de zakelijke inhoud ervan in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, dan wel op een andere geschikte wijze. Hoewel u heeft voldaan aan de wettelijke bepalingen betreffende het bekend maken van het bestreden verkeersbesluit door plaatsing in het Provinciaal Blad (integraal) en in enkele huis-aan-huisbladen (samenvatting), meent de bezwarencommissie met u dat gelet op de te verwachten reacties van schippers uit de beroepsvaart het zorgvuldiger was

geweest als u hen had geïnformeerd over de wijziging die directe gevolgen voor hen heeft of kan hebben, door een bericht te plaatsen in een publicatie die gericht is op de beroepsvaart.

**Advies**

De bezwarencommissie adviseert:

- de bezwaarschriften van de heer / mevrouw J. Doeleman, de heer / mevrouw N.A.M. Wildenbeest, mevrouw M. Kuipers Theunissen en mevrouw L. Markgraaf niet-ontvankelijk te verklaren;

- de bezwaarschriften van mevrouw S. Fluitsma namens de Algemene Schippers Vereniging ASV, de heer D. Twigt, mevrouw A.E. de Jonge-Recourt, de heer / mevrouw A.C. Pors-Asmus, de heer P. Kuipers, de heer / mevrouw C.L. de Vries namens Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer", mede namens BLN Koninklijke Schuttevaer, de heer / mevrouw W.G. Wanders, Scheepvaart bedrijf J. Strijker van den Akker, de heer A.J.A. Westrik, mevrouw F.K. Joosten-Kindermann, de heer / mevrouw J.A.M. Joosten, de heer / mevrouw D. Hulzebos namens Vibia en de heer / mevrouw G.H.J. van der Donck gegrond te verklaren;

- het bestreden besluit voor zover het betrekking heeft op het aanwijzen van ligplaatsen in het Utrechtse deel van het Merwedekanaal en het verbinden van beperkingen daaraan, in te trekken of anderszins te bepalen dat dit deel van het besluit niet rechtsgeldig is genomen;

- het bestreden besluit voor zover het betrekking heeft op het aanwijzen van ligplaatsen in het Zuid-Hollandse deel van het Merwedekanaal en het verbinden van beperkingen daaraan, te herroepen.

De bezwarencommissie ontvangt te zijner tijd graag een afschrift van uw besluit op bezwaar.

Hoogachtend,

De bezwarencommissie,
Namens deze,

De secretaris,
Mw. S. van Kaam

provincie ZUID HOLLAND

**Bezwarencommissie**

VERSLAG

Contact
Mw. S. van Kaam LLB
T 070 - 441 6107
s.van.kaam@pzh.nl

Vergaderdatum:
26 februari 2015

Datum vaststelling:
05 MAART 2015

## Aanwezig

Leden commissie en secretaris:
Mevrouw A.J.A. de Bie (voorzitter)
De heer R.T.J. Bouwman
De heer J. Brouwer
Mevrouw S. van Kaam (secretaris)

Bezwaarden:
Mevrouw J. van den Akker
De heer D. Twigt
Mevrouw S. Fluitsma (ASV)
Mevrouw L. van Toorenburg (Schuttevaer)
Mevrouw D. Hulzebos

Vertegenwoordigers Gedeputeerde Staten:
De heer J.M. Blazer
De heer H.L. Barnhoorn
De heer C.J. Vink

Toehoorders:
De heer R. Breedveld (ASV)
Mevrouw T. Koopmans
De heer A. Kalis (w.s.v. "De Snap")
Mevrouw R.S. Birbal

De voorzitter opent de hoorzitting en stelt aan de orde de behandeling van de bezwaarschriften van de Algemene Schippers Vereniging ASV, diverse schippers, Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer" mede namens BNL Koninklijke Schuttevaer en de heer A.J.A. Westrik, gericht tegen het besluit van Gedeputeerde Staten van 25 maart 2014, bekend gemaakt op 1 april 2014, kenmerk PZH-2014-467602494, inzake het verkeersbesluit voor het Merwedekanaal en het Verbindingskanaal.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Fluitsma.

Mevrouw Fluitsma licht het standpunt van de ASV toe aan de hand van een pleitnota. Deze nota zit aan het verslag gehecht en dient als hier herhaald en ingevoegd te worden beschouwd.

De voorzitter vraagt of het feit dat er maar 7 dagen mag worden gelegen het voornaamste probleem is.

Mevrouw Fluitsma geeft aan dat het Merwedekanaal een centrale plek is van waaruit gevaren kan worden.

De voorzitter vraagt naar de situatie voorheen.

Mevrouw Fluitsma antwoordt dat er voorheen andere regels golden. Zo mochten schippers in juli en augustus onbeperkt ligplaats innemen en ook gedurende de periode dat er ziekte of een operatie was. Daarbij werd er op een normale manier gehandhaafd: als je een goede reden had dan mocht je er langer liggen. Nu moet een schipper rondjes blijven varen tot hij ergens kan liggen. Spreekster wijst erop dat het gaat om beroepsvaart: als er geen werk is, dan is het geen keuze om wel of niet ligplaats in te nemen. Er is nu eenmaal beroepsvaart en dat betekent dat we ergens moeten liggen, aldus spreekster. Spreekster meent dat GS met hun beleid geen ruimte geven aan de scheepsvaart. Spreekster merkt op dat GS een aanpassing hebben gedaan voor mensen die ziek zijn. In dat geval mag een schip langer blijven liggen. Maar alle andere redenen worden als niet relevant beschouwd, terwijl bijvoorbeeld vakanties wel relevant zijn voor schippers.

De voorzitter vraagt waar de schepen kunnen liggen.

Mevrouw Fluitsma antwoordt dat het erg lastig is om een ligplaats te vinden voor een schip. Het is afhankelijk van omstandigheden of je toevallig een plek vindt om te liggen. In Rotterdam en Amsterdam is weinig plek, in Raamsdonksveer soms, in Gorinchem is er protest van omwonenden tegen de uitbreiding van ligplaatsen. Spreekster geeft aan niet te weten waar nog ligplaats ingenomen kan worden. Door dit besluit wordt de beroepsvaart nog meer tegengewerkt. Spreekster wijst erop dat er alternatieven zijn, zoals het betalen van havengeld na zeven dagen, of na zeven dagen niet het hele kanaal uit moeten varen, of – als het gaat om actieve beroepsvaart – de schippers geloven op hun woord. Spreekster merkt op dat in het Merwedekanaal bijna geen schepen liggen en vrijwel leeg is. Er zijn andere mogelijkheden om het misbruik te beperken, aldus spreekster. Volgens spreekster moeten GS handelen naar de geest van de wet en niet naar de letter. De geest van de wet is dat er geen misbruik mag worden gemaakt van de zeven dagen regeling. In Nederland wordt over het algemeen op een andere manier omgegaan met het ligplaatsenbeleid. Spreekster merkt op dat GS wisten dat het beleid betrekking had op de beroepsvaart. Het had daarom gepast als zij het besluit bekend hadden gemaakt in een publicatie die de beroepsvaart had bereikt. Nu hoorden de schippers pas van het besluit op het moment dat er gehandhaafd werd. Daardoor konden de schippers net op tijd bezwaar maken.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Van Toorenburg.

Mevrouw Van Toorenburg licht het standpunt van Schuttevaer toe aan de hand van een pleitnota. Deze nota zit aan het verslag gehecht en dient als hier herhaald en ingevoegd te worden beschouwd. Spreekster geeft aan dat het prettig was dat GS een tijdje niet hebben gehandhaafd. Spreekster erkent dat Schuttevaer geen mandaat had om namens ASV te spreken. Schuttevaer vertegenwoordigt ongeveer 60% van de beroepsvaart. Spreekster wijst erop dat de haven van Gorinchem al vrij vol is. Door dit besluit komt er nog meer druk op die haven te liggen. Spreekster verzoekt GS om het besluit genuanceerder te maken en wijst op de termijn van 14 dagen die beneden de Lek wordt aangehouden.

De voorzitter geeft het woord aan de heer Twigt.

De heer Twigt licht zijn standpunt toe aan de hand van een pleitnota. Deze nota zit aan het verslag gehecht en dient als hier herhaald en ingevoegd te worden beschouwd. Spreker stelt dat het beleid wordt gemaakt door ambtenaren zonder affiniteit met de scheepvaart. Spreker geeft aan dat een

schip na zeven dagen ligplaats innemen blijkbaar onveilig wordt. Spreker is naar een gesprek geweest in Dordrecht waar GS niet wilden luisteren. Ook is door GS geprobeerd om hen af te houden van de hoorzitting, aldus spreker.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Van den Akker.

Mevrouw Van den Akker legt uit dat er gezinnen op het schip zitten, dat er sprake kan zijn van ziekte of de wens om een kind een tijdje naar school te laten gaan, of in afwachting van werk. In die situaties wil een schipper langer dan zeven dagen ligplaats innemen. Spreekster merkt op dat een schipper nu meer als object dan als gezin wordt behandeld. Daarbij staat je hoofd er niet naar om toestemming te vragen om langer te blijven liggen als je te maken krijgt met ziekte of operaties.

De voorzitter vraagt GS naar hun bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen namens GS van Utrecht.

De heer Blazer antwoordt dat GS van Utrecht bij besluit van 4 maart 2003 GS van Zuid-Holland hebben gemandateerd om het beheer te voeren over het Merwedekanaal. Dit beheer omvat mede het nemen van verkeersbesluiten.

De voorzitter wijst erop dat in het besluit van 4 maart 2003 niet staat dat ook besluiten mogen worden genomen en verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 27 januari 2010, waarin de Afdeling tot hetzelfde oordeel kwam.

De heer Blazer antwoordt dat het in die uitspraak ging over een ontheffing om ligplaats in te nemen en in deze zaak over het nemen van een verkeersbesluit.

De heer Brouwer vraagt of de handhaving geschiedt door Utrecht of door Zuid-Holland.

De heer Barnhoorn antwoordt dat op het hele Merwedekanaal gehandhaafd wordt door Zuid-Holland, aangezien dat allemaal onder beheer en onderhoud valt.

De heer Blazer merkt op het jammer te vinden dat bezwaarden menen dat GS hen geen warm hart toedraagt, aangezien GS in andere procedures juist is opgekomen voor de beroepsvaart. Spreker geeft aan dat de ligplaatsvakken zijn aangewezen ten behoeve van de beroepsvaart.

De voorzitter vraagt hoe lang een schip op een ligplaatsvak mag liggen.

De heer Blazer antwoordt dat er 7 x 24 uur ligplaats ingenomen mag worden in het Merwedekanaal, terwijl op andere plaatsen dat 3 x 24 uur is.

De voorzitter merkt op dat 7 x 24 uur blijkbaar niet voldoende is voor de schippers.

De heer Blazer antwoordt dat na ontvangst van de bezwaarschriften gekeken is naar het beleid. Het was bij GS niet bekend dat er bij ziekte ed. langer ligplaats ingenomen moest worden. Spreker geeft aan dat in die gevallen wel langer ligplaats ingenomen mag worden.

De voorzitter vraagt naar de vakantieregeling.

De heer Blazer antwoordt dat er meerdere havens zijn waar schepen kunnen liggen en dat er ligplaatsvakken zijn waar schepen 14 dagen mogen liggen. Spreker geeft aan dat in het verleden de vakantieregeling op het Merwedekanaal voor problemen zorgde.

De voorzitter vraagt of het probleem betrekking had op de maanden juli en augustus.

De heer Blazer antwoordt dat het probleem niet zo zeer zat in de maanden juli en augustus, maar in het feit dat schippers gedurende die periode niet bereikbaar waren in het geval van een calamiteit als het verzakken van de oever.

De heer Bouwman vraagt of GS andere ligplaatsen hebben onderzocht.

De heer Blazer antwoordt dat er havens liggen in de buurt van het Merwedekanaal. Bij beheerders van die havens is navraag gedaan. Daaruit bleek dat er in die havens voldoende ruimte is. Dit hebben GS meegewogen. Spreker geeft aan dat GS een fout hebben gemaakt door het verkeersbesluit niet te publiceren in een blad dat de beroepsvaart direct bereikte. Spreker merkt op dat GS inderdaad na het gesprek met de heer Twigt en mevrouw Fluitsma hadden gevraagd of er aanleiding was om het bezwaar in te trekken, maar dat niet bedoeld is geweest om hen af te houden van een hoorzitting.

De voorzitter vraagt of een schip na zeven dagen ligplaats innemen, onveilig is.

De heer Blazer antwoordt dat een schip niet na zeven dagen onveilig wordt, maar dat het dan de beurt is aan een ander schip om ligplaats in te nemen.

De heer Bouwman vraagt naar de breedte van het Merwedekanaal: is het kanaal breed genoeg voor ligplaatsvakken? Is er een capaciteitsprobleem waardoor er minder ligplaatsvakken zijn dan schepen die ligplaats willen innemen?

De heer Blazer antwoordt dat het Merwedekanaal breed genoeg is voor de ligplaatsvakken. GS willen voorkomen dat schepen daar voor heel lange tijd liggen. Spreker merkt op dat sommige ligplaatsvakken snel vol liggen en andere vakken minder populair zijn. Het verkeersbesluit is genomen om een middel in hand te hebben om te kunnen handhaven tegen schepen die er al erg lang liggen.

De heer Bouwman vraagt of schippers lang moeten zoeken naar een ligplaats in het Merwedekanaal.

Mevrouw Fluitsma antwoordt dat het geen probleem is. Spreekster geeft aan dat veel kleine schepen momenteel opdoeken. Er is geen sprake van verdringing op het Merwedekanaal.

Mevrouw Hulzebos merkt op dat in Zuid-Holland ligplaatsen voor de beroepsvaart worden weggehaald.

De voorzitter vraagt of GS klachten hebben ontvangen over het feit dat schepen erg lang ligplaats innamen op het kanaal en wat de reden is dat GS gekozen hebben voor zeven dagen.

De heer Blazer geeft aan dat er altijd iets arbitrairs zit in beleid.

De voorzitter beaamt dat, maar geeft aan dat er wel een verklaring moet zijn voor een gekozen termijn.

De heer Blazer wijst op voorbeelden van schepen die er al een jaar liggen. Daarnaast wensen GS te voorkomen dat er een aanzuigende werking optreedt. GS verwachten bij een langere termijn een toestroom van schepen. Dit besluit is een middel om misbruik tegen te gaan, aldus spreker.

De heer Brouwer vraagt naar het verschil met het Amsterdam-Rijnkanaal.

De heer Vink antwoordt niet te weten waarom daar gekozen is voor een ligtermijn van 14 dagen.

De heer Brouwer vraagt naar de vrees bij GS voor een aanzuigende werking op schepen die geen beroepsvaart zijn.

De heer Bouwman vraagt of GS hebben onderzocht of met een periode van 14 dagen tegemoet gekomen zou kunnen worden aan bezwaarden.

De heer Blazer antwoordt dat GS hoopten met een soepele hantering van de zeven dagen-regeling in geval van persoonlijke omstandigheden tegemoet te zijn gekomen aan bezwaarden.

De heer Brouwer vraagt naar de wijze van handhaving.

De heer Twigt merkt op dat schippers zelden huis-aan-huisbladen lezen. Spreker geeft aan dat de manier van handhaven niet prettig was. Zo werd er elke dag een foto gemaakt van zijn schip en ontving hij onaardige telefoontjes.

De heer Brouwer vraagt GS of de wijze van de handhaving is veranderd.

De heer Barnhoorn antwoordt dat de handhaving in eerste instantie rigide is ingezet, daarna is gedurende de bezwaarprocedure de handhaving tijdelijk gestopt. Wel zijn GS blijven handhaven tegen schippers die te ver gingen. Spreker benadrukt dat handhaving redelijk en evenredig behoort te zijn: zoals het bij de heer Twigt is gegaan, is niet de manier waarop GS willen handhaven.

De voorzitter vraagt naar de soepele hantering van de zeven dagen-regeling.

De heer Blazer antwoordt dat GS begrijpen dat in acute omstandigheden het aanvragen van een langere ligtermijn niet het eerste is dat in je hoofd opkomt. In die gevallen zullen GS daar dan ook soepel mee omgaan.

De voorzitter vraagt of GS bij hun besluit ook het feit dat er kinderen zijn op een schip hebben betrokken.

De heer Blazer antwoordt dat dat aspect niet betrokken is bij het besluit, aangezien voor zaken als werk of school lastig door GS iets geregeld kan worden.

De heer Brouwer vraagt naar het feit dat het besluit ten gunste zou zijn voor het uitzicht van omwonenden.

De heer Blazer merkt op dat dat een ongelukkige zin is uit het voorwoord van de beleidsnota. Het uitzicht van omwonenden is namelijk geen belang uit het ligplaatsenbeleid en vormt daarmee ook geen toetsingskader van het verkeersbesluit.

De voorzitter vraagt naar een reactie op de door mevrouw Fluitsma aangedragen alternatieven.

De heer Blazer antwoordt dat GS geen havenfunctie willen, aangezien daarmee een vorm van oneigenlijke concurrentie ontstaat met de havens. Daarom willen GS geen havengeld innen.

De voorzitter geeft partijen gelegenheid voor een tweede ronde.

Mevrouw Van den Akker merkt op dat het tijdens de vakantie voor de kleine binnenvaart geen optie is om in een haven te liggen, aangezien havens vooral gebruikt worden als overnachtingshavens. Het is daarom niet prettig om je schip daar gedurende de vakantie onbeheerd achter te laten.

De voorzitter vraagt naar een reactie hierop van GS.

De heer Vink antwoordt dat het Merwedekanaal bedoeld is voor klasse 5 schepen. Er zijn alternatieven bijvoorbeeld benoorden de Lek. Er zijn daar geen belemmeringen voor de kleine binnenvaart.

De heer Twigt merkt op dat het argument om een ligplaats aan een ander te gunnen een nieuw argument betreft. GS noemden eerder het argument van vlot en veilig. Als het kanaal vrijwel leeg is, dan kun je niet zeggen dat je de plek van een ander bezet houdt, aldus spreker.

Mevrouw Fluitsma geeft aan dat zij een lijstje van namen kan doorgeven van personen, die te horen hebben gekregen dat ze weg moesten terwijl ze ziek waren. Spreekster concludeert dat het besluit is genomen op basis van iets dat GS niet wisten. De onbereikbaarheid van een schip is geen issue, want schippers zijn wel bereikbaar. Daarbij zijn de oevers nieuw, dus kan er niets mee gebeuren. Spreekster geeft aan dat GS beleid niet moeten afstemmen op dit soort incidenten. Spreekster wijst erop dat er een verschil zit tussen grote en kleine schepen. Er is sprake van een toename van grote schepen en een afname van kleine schepen. Grote schepen kunnen overnachten in de haven van Gorinchem. In het Merwedekanaal zijn genoeg ligplaatsen. Alleen kleine schepen liggen in het Merwedekanaal. Spreekster concludeert dat GS geen idee hebben over wat de binnenvaart inhoudt.

Mevrouw Van Toorenburg geeft aan dat de overnachtingshavens worden gebruikt voor de doorgaande vaart. De situatie zoals geschetst door de heer Westrik onderschrijft spreekster: mag je in die situatie nu wel of geen ligplaats innemen?

provincie ZUID HOLLAND

De heer Blazer antwoordt dat als het gaat om een schipper die actief is in de beroepsvaart, in de praktijk moet worden gekeken hoe hiermee om te gaan.

De voorzitter merkt op dat hoewel de benadeling van de schippers niet de bedoeling is van het beleid, het wel een onbedoeld uitvloeisel van het besluit is.

De heer Blazer bevestigt dit.

Mevrouw Van Toorenburg merkt op dat het zoeken naar een andere ligplaats uitstoot veroorzaakt, wat niet de bedoeling kan zijn.

De heer Barnhoorn merkt op dat hij schrikt van het feit dat zieke schippers worden weggestuurd en geeft aan dat dat niet de bedoeling kan zijn.

Mevrouw Hulzebos geeft aan dat schippers willen varen, dat er kinderen aan boord zijn en dat er soms geen werk is. Weggestuurd worden uit het kanaal is heel vervelend. Spreekster geeft aan dat er geen menselijkheid meer zit in het beleid.

De voorzitter sluit vervolgens de vergadering.

De bezwarencommissie,
Namens deze,

De secretaris,
Mw. S. van Kaam

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING
+31611887791
+31653801460
+31653190495
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl
info@algemeeneschippersvereeniging.nl
Zwartewaalstraat 37
3081 HV Rotterdam

**Hoorzitting bezwarencommissie ligplaatsenbeleid Merwedekanaal.**

Donderdag 26 februari 2015 vond de hoorzitting bezwarencommissie ligplaatsenbeleid Merwedekanaal plaats waar het verweerschrift van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland en de stukken van de bezwaarschriften aan de orde kwamen. De bezwaarschriften waren naast de ASV ingediend door meerdere schippers, de vereniging Koninklijke Schuttevaer en de heer Westerink (waarom die apart vermeldt stond in de stukken en de andere schippers niet is mij een raadsel)

**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.

**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, en de argumenten daaromtrent gebruikt, betreffende het ligplaatsenbeleid van het Merwedekanaal is daar een treffend voorbeeld van.

**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. Lezende alle bezwaren blijkt dit aspect keer op keer terug te komen en het lijkt me dan ook een goed democratisch beginsel deze commentaren serieus te nemen en niet alleen voor het juridisch aspect te gaan; mag de provincie dit doen of niet is wat de ASV betreft minder belangrijk dan: komt de provincie in alle oprechtheid haar eigen uitspraak na, aangehaald in haar bezwaarschrift dat "de provincie het nautisch beheer voert waarbij beheer zich voornamelijk richt op veiligheid en bruikbaarheid van de provinciale vaarwegen". De ASV stelt dat de provincie met het huidige beleid noch de veiligheid dient noch de bruikbaarheid van het kanaal 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 provincie 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.

**Beleidsnota versus uitvoering**
**In de beleidsnota Provinciale Vaarwegen en Scheepvaart uit 2006 is verankerd dat de beroepsvaart gestimuleerd dient te worden**, staat er in het verweerschrift van de Provincie. Maar de provincie Zuid-Holland reageert in dit besluit daar volledig mee in strijd volgens de ASV; men ziet het belang van de binnenvaart, maar de consequenties die daarbij horen gezien voorzieningen treffen wil men niet voor zijn of haar rekening nemen.

Daarom zijn wij wel genoodzaakt hier bezwaar tegen te maken. 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. Bijna grappig wordt het als de **ruimte voor de scheepvaart** kennelijk blijkt te bestaan uit een afmeerverbod. Want in 2013 is door Provinciale Staten van Zuid Holland het nieuwe ligplaatsenbeleid goedgekeurd en dat heet voluit: **Ligplaatsenbeleid provinciale vaarwegen Zuid Holland Ruimte voor de Scheepvaart.** En wat is volgens de Provincie de essentie van dat beleid? Dat op provinciale vaarwegen een afmeerverbod geldt! Tja, als je alle schepen laat verdwijnen komt er veel ruimte maar of wij dat zien als het door de provincie ruimte bieden aan kansen voor de binnenvaart?

**Het belang van de binnenvaart voor de provincie Zuid-Holland**
De provincie Zuid-Holland treedt naar buiten als sympathisant van de binnenvaart. De uitvoering van de het besluit ligplaatsenbeleid Merwedekanaal laat echter een heel wat minder 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.

**De ASV in gesprek met de provincie**
Op 20 november 2014 zijn David Twigt als schipper en ik als vertegenwoordiger van de ASV naar een overleg hieromtrent op het provinciehuis Zuid Holland geweest omdat we op persoonlijke titel (David) en als organisatie ASV bezwaar hebben gemaakt tegen het stringente ligplaatsenbeleid op het Merwedekanaal.
De provincie werd vertegenwoordigd door de heer Blazer, de heer Vink en de heer Bonnet.
We hebben er heel wat uurtjes gezeten waarbij het vooral ging om de wijze van handhaven.

We hebben tijdens dat gesprek gevraagd om middels een aanpassing in het besluit te laten zien dat men ons tegemoet komt en dat dat meer is dan vertrouwen dat wij moeten hebben in een andere manier van handhaven. Echter gezien de uitkomsten van de herziening is daar nauwelijks gehoor aan gegeven.

**Wat hebben wij gevraagd**
We hebben de suggestie gedaan soepel met uitzonderingen om te gaan op de 7 X 24 uur als men kan aantonen werkelijk tot de actieve (goederen) beroepsvaart te behoren.
Ook hebben wij gevraagd af te zien van de stringente regel om het hele kanaal te moeten verlaten en 7 dagen niet meer terug te mogen keren.
Wij hebben ook gevraagd om een onafhankelijke plek (site, mail, telefoonnummer) waar mensen hun vraag of klacht kunnen neerleggen betreffende het ligplaatsenbeleid. Ook dat werd "meegenomen"

Er werd ons toegezegd dat er naast dit gesprek met de ASV ook een gesprek zou plaatsvinden met de vereniging Schuttevaer waarvan men ons per mail op de hoogte zou stellen van de inhoud daarvan. Dat is echter niet gebeurd.
De reacties op het verslag dat wij van dit gesprek hebben gedaan in de denktank van de ASV, komend vanuit de denktank hebben wij doorgestuurd naar de provincie. De reacties waren:

Reactie 1
Misschien dat de scherpe kantjes er een beetje afgaan, maar in de rest van Nederland wordt het ook steeds meer een terreur met die beperking in tijdsduur om te mogen liggen
Ligplaatsen zijn niet altijd makkelijk te vinden en als je even van boord moet lig je al gauw te lang. Soms worden de schepen weg gestuurd van een kade die verder helemaal leeg is. Wat een onzin! Maar hoe vang je dit in regels? Ik vrees dat dienstinstructies niet genoeg zijn.

Reactie 2
Dit onderwerp hebben wij ook met Rijkswaterstaat van Noord Nederland besproken in Zwolle. Er moet gewoon een balans gevonden worden, er is ligplaats nodig voor schepen die willen overnachten en er moet ook voor wat langer liggende schepen een ligplaats zijn bijvoorbeeld voor Vakantie, Ziekte,wachten op een reis, enz.
En als het nodig is in overleg met de beheerder om langer te kunnen liggen als aangegeven staat. Als het nodig moet daar wat meer druk op komen.

Reactie 3
Ik denk inderdaad dat we al deze onzin een beetje draaglijker kunnen maken voor de schippers. Dus pleiten we voor een aanmeldpunt als je af wil wijken van de normale regels o.i.d.?

Tot zover enkele reacties;
Hoewel we ook volop hebben gecommuniceerd via de diverse media lijkt het of onze boodschap niet aankomt bij de provincie, want het lijkt er niet op dat men wezenlijk het beleid aan wil passen.

**Maar hoe zit het dan met de handhaving van het misbruik**
Op meerdere manieren heeft de ASV duidelijk gemaakt dat er wat dit betreft 3 zaken zijn

1) Is de 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 aanvaard baar 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 zou maken van de ligplaatsen heel beperkt is. Is dat reden genoeg om zoveel schippers te treffen met dit rucksichtlose beleid?

De ASV heeft een aantal suggesties gedaan om het misbruik te beperken. Daar is verder niets mee gedaan.

- Zo heeft de ASV voorgesteld na een bepaald termijn havengeld te rekenen, dat lijkt de provincie niet te willen. Waarom niet?
- De ASV heeft gesuggereerd te controleren welke schepen ook officieel toegerekend kunnen worden aan schepen die werkelijk actief deel uit maken van vervoer van goederen over water, en deze schepen toe te staan te blijven liggen zo lang als nodig (ervan uitgaande dat de schippers ook gewoon inkomsten nodig hebben en dus zullen gaan varen als dat mogelijk is)
- De ASV heeft een onafhankelijk aanmeldpunt voorgesteld waar bij men niet afhankelijk is van een toevallige sluismeester of BOA als er omstandigheden zijn waardoor men langer van een ligplaats gebruik moet maken.

**Onmacht te kunnen handhaven maakt schippers de dupe.**
Daarnaast begrepen vele schippers wel dat er bordjes kwamen om te KUNNEN handhaven om gevallen van misbruik te voorkomen. Maar het beleid in Zuid Holland heeft zich ontwikkeld tot het ZULLEN handhaven ongeacht eventuele omstandigheden.

Wij hebben in het gesprek met de dienstdoende ambtenaren aangegeven 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 het Merwedekanaal ligt.
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?
Tegelijkertijd zou u toch moeten weten dat de binnenvaart al jarenlang beneden kostprijs vervoert dus op zich is het niet meer dan logisch dat wij geen zinloze uitgaven doen als dat niet hoeft.

Wij blijven maar horen dat we kennelijk opeens allemaal naar het Merwedekanaal 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 het Merwedekanaal te komen varen veel hoger zijn dan de eventuele "winst" van het uitsparen van dat havengeld. Dus als de provincie in haar verweer op pagina 9 schrijft dat men deze centrale ligging geen argument vindt dan moeten wij de Provincie daarin tegenspreken. Het feit dat de 7 dagen maximale afmeerduur een ruimere periode beslaat dan de aangrenzende vaarwegen is helemaal geen argument. Integendeel. Als men op aangrenzende kanalen langer zouden kunnen blijven liggen zou dat eerder een alternatief zijn dan wanneer het daar ook niet kan. We kunnen namelijk nergens naar toe zonder vele kilometers en uren te varen richting .....ja waarheen? Zie daar het probleem.

**Compassie**
De ASV heeft in het verleden laten zien ook het algemeen belang te erkennen en zelfs ten koste van de eigen situatie van de binnenvaart te willen meedenken met de bewoners in hun strijd tegen het ligplaatsenbeleid in het natuurgebied de Woelse waard.
Wij hebben ons best gedaan ons te verplaatsen in de situatie van de belanghebbenden in Gorkum, bovendien zagen wij ook dat er daar een groter belang bleek te zijn dan dat van ons als schippers. Ik vind dat de schippers zo´n blijk van inlevingsvermogen ook wel hadden mogen verwachten van bestuurders tegenover de beroepsgroep schippers in de binnenvaart. Als het inderdaad zo is dat men zich realiseert dat dit een belangrijk vervoersmodaliteit is dan dient men ook de belangen van de groep die voor dat vervoer zorgt te beschermen. Dat is in dit geval zeker niet gebeurd.

Wij denken dat wij wel had kunnen rekenen op iets meer compassie met onze situatie dan dat wat ik nu lees en zie. Want er moet ook plaats zijn voor de binnenvaart, letterlijk en figuurlijk. Wij bestaan.

**De schipper als gesprekspartner**
In het verweer wordt gerefereerd aan het feit dat schippers tijdig op de hoogte hadden kunnen zijn van het besluit omdat het gepubliceerd is in diverse media. U geeft ook zelf aan welke media en bent zich er duidelijk van bewust dat dit regionale krantjes zijn die de groep die dit besluit aanging niet zouden bereiken. Wellicht bent u door de letter van de wet ingedekt in uw handelen, en mag dit zo maar. 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 en die daar dus tijdig van op de hoogte gesteld dienen te worden. 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 en dat houdt dus ook zeker in dat die burgers tijdig op de hoogte gesteld dienen te worden. 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 op de hoogte gesteld zijn noch gehoord 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 geeigende 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 de provincie**
Wij raken allemaal doordrongen van het feit dat milieu van groot belang is, dat betekent dat je schepen niet onnodig vele tientallen kilometers moet laten varen. Toch horen we regelmatig dat de schepen wel even naar Haaften kunnen varen, 20 kilometer verderop. Sterker de ambtenaar die de schipper van de Franto beloofde onmiddellijk een bekeuring uit te delen zei dat het hem niet uitmaakte al bleef het schip rondjes varen op de Waal. U kunt er misschien om lachen, maar voor ons is het duidelijk dat men zeker niet milieubewust is, laat staan mee wil denken met de situatie van de schipper in de binnenvaart.
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**
De provincie schrijft in haar verweerschrift: "de provincie voert het nautisch beheer, waarbij het beheer zich voornamelijk richt op veiligheid en bruikbaarheid van de provinciale vaarwegen. "
De ASV onderschrijft deze stelling maar wij vinden 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 7 dagen zou liggen. Ook begrijpen we niet waarom de veiligheid opeens af zou nemen als men op een andere plek in het Merwedekanaal zou liggen. Tenslotte worden een aantal zaken gewaarborgd: nergens liggen er meerdere schepen naast elkaar en dus wordt de vaart niet belemmerd en de veiligheid niet in gevaar gebracht. Wat de ASV betreft is dit dus een oneigenlijk argument.

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 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 is in de gesprekken regelmatig gesuggereerd dat we nog blij mogen zijn met deze regelgeving omdat er in dit kanaal maar liefst 7 dagen gelegen mag worden en dat op andere plekken minder is. Dat is een oneigenlijke motivatie om dit handhaafbeleid voort te zetten. Er doet zich namelijk 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 op het Merwedekanaal.

**Vlot en Veilig?**
Het argument dat gebruikt wordt door de provincie om deze regelgeving in te voeren zou zijn ; het stimuleren van de binnenvaart op het Merwedekanaal. Helaas lijkt het stimuleren van de binnenvaart te bestaan uit beleid dat erop gericht is dat klanten (vermoedelijk slechts 1 klant) die gevestigd zijn langs de vaarweg zo goedkoop mogelijk vervoer kunnen ontvangen.

Zo goedkoop mogelijk vervoer betekent namelijk zoveel mogelijk tonnen per schip vervoeren. Men wil daarmee schepen voor de deur die helemaal niet geschikt zijn op dit kanaal te varen. Een kapitein op een koppelverband moest tot zijn ontsteltenis hier varen met vele duizenden tonnen aan goederen. Dat betekent dat er voor de sluis ontkoppeld moet worden zodat het schip en de bak de sluis in kunnen. Dan apart eruit varen naar de klant. U begrijpt wellicht hoeveel tijd dit allemaal kost, tijd waarbij andere schepen liggen te wachten. Dus hoezo vlot?

In dit soort gevallen wordt bovendien al een duiker gebeld omdat er gegarandeerd stenen tussen de sluisdeur komen door schade aan de sluismuur. Hoezo veilig?

Dit hebben wij natuurlijk aan de orde gesteld tijdens het gesprek wat wij hadden met de provincie waar men ons vertelde dat het verkeer over water "vlot en veilig" moest kunnen doorstromen. En dat zou de reden zijn dat de schepen er maar een beperkte tijd mogen liggen.

Vlot en veilig betekent in dit verband dat men ook met een zelfvarende bak van een koppelverband 9 km per uur moet kunnen varen volgens de dienstdoende ambtenaren. 9 kilometer per uur wil ik niet graag meemaken met zo'n groot schip, dan kan ik u vertellen dat

a) Zo'n schip door de diepgang en breedte nooit die snelheid KAN halen
b) er heel erg weinig overblijft van oeverbeschoeiing en
c) eventuele afgemeerde schepen zeker door hun touwen zullen gaan met alle schade van dien.

Hoezo veiligheid?

**Voortraject**
In het verweer schrijft de provincie over de handreiking die men naar ons, de schippers heeft gedaan op pagina 6. Men schrijft dat op grond van artikel 7 van de Scheepvaartverkeerswet er ontheffing kan worden verleend bij bijzondere omstandigheden van persoonlijke aard.

Echter, dit was altijd al mogelijk maar we hebben helaas heel slechte ervaringen met de uitvoering daarvan. Schippers moeten maar afwachten wie er wat over hen beslist omdat de provincie er niets over vast wil leggen. Zo zijn doodzieke schippers weggestuurd, mocht een schipper niet 10 dagen liggen terwijl zijn zoon een heel zware hartoperatie moest ondergaan in de nabijheid van de ligplaats etc. Als mensen zo afhankelijk worden van willekeur dan maakt dat de situatie van de schipper zeker niet beter. Dit geldt vooral omdat er geen poging wordt gedaan iets op te zetten wat als onafhankelijk orgaan zou kunnen gelden. Tenminste, wij lezen daar niets over.

Ook de beperktheid van de mogelijkheid tot ontheffing roept bij ons weestand op.
Kennelijk mogen de redenen alleen van persoonlijke aard zijn.
Wel kunnen wij constateren dat er volgens de Provincie enige zaken gerepareerd moeten worden in het verkeersbesluit zo moet er net als in het besluit uit 1998 worden opgenomen dat bij langdurige stremmingen en ijsgang wel langer dan 7 dagen ligplaats mag worden ingenomen. Maar waarom wordt er geen rekening gehouden met algemene zaken als bijvoorbeeld harde wind of overmacht door noodzakelijke reparaties?

**Bedrijfseconomische omstandigheden en vakantie geen reden voor ontheffing**
In sommige gevallen is in het verweer van de Provincie specifiek benoemd wat niet langer een reden tot ontheffing zal zijn zoals
° het ontbreken van werk voor een schipper die aantoonbaar beroepsvracht varend is (waarbij er nu specifiek omschreven wordt dat bedrijfseconomische omstandigheden geen reden zijn om ontheffing te verlenen. )
°vakantietijd

Bedrijfseconomische omstandigheden;
Het verweer van de provincie tegenover het feit dat men bedrijfseconomische omstandigheden (gebrek aan werk) geen reden vindt om ontheffing te verlenen is dat het op een aantal complicaties zou stuiten. De provincie vindt dat men daarover een oordeel zou moeten kunnen vellen en constateert dat dit te ingewikkeld is en te veel tijd kost. Wij vragen ons af waarom dat nodig is. Niet varen is tenslotte geen inkomen en het lijkt ons dat we ervan uit kunnen gaan dat alle schippers hun geld moeten verdienen om te kunnen bestaan. Dus het is zeker geen luxe situatie. De provincie kan wel heel gemakkelijk constateren of een schip echt als beroepsschip gebruikt wordt, dus waarom zou dat niet genoeg zijn?

Vakanties
Het onbeperkt ligplaats nemen in de maanden juli en augustus is geschrapt in het huidige verkeersbesluit. De schepen werden onbeheerd achtergelaten en bij calamiteiten waren schippers onbereikbaar is het argument vanuit de provincie om dit te schrappen. Zoals eerder gezegd zijn schippers net zulke mensen als u, die aan de wal woont. Net als u gaan schippers op vakantie naar een andere plek als het woonadres en laat soms de plek onbeheerd achter. Ook bij woningen aan de wal is dat zo. En net als bij woningen aan de wal gebeurt er wel eens wat, maar zo extreem zal het niet zijn want dan hadden wij het wel gelezen in de Binnenvaartkrant, de scheepvaartkrant, Totaaltrans of de Schuttevaer. Wij lezen eigenlijk nooit dat er een calamiteit gebeurt in het Merwedekanaal, wat weet u wat wij niet weten?
Wel weten wij dat ook huizen onbeheerd achtergelaten worden en u als walbewoner niet verplicht wordt in uw huis te blijven tijdens de vakantie.
Kortom; De redenen die de provincie noemt zijn wat de ASV betreft drogredenen die niet ondersteund worden ervaringen of feiten.
Daarnaast blijven sommige schippers wel aan boord tijdens de vakantieperiode om samen met hun kinderen een fijne tijd door te brengen. U kent vast nog wel de krantenstukjes over de schipper die zijn ruim vol liet lopen met water zodat de kinderen van de wal dat als een zwembad konden

gebruiken tijdens de warme dagen. Leven met elkaar is geven en nemen, en de binnenvaart hoort daar gewoon bij.

**Interne werkinstructies**
De Provincie meldt in dit voortraject dat, om maatwerk te kunnen bieden, interne werkinstructies worden opgesteld om snel in te kunnen spelen op verzoeken om langer dan 7 dagen te blijven liggen.

Wat moeten wij ons daarbij voorstellen?
De Provincie vraagt ons akkoord te gaan met iets wat volledig onduidelijk is en een kans geeft op willekeur. Niet alleen zijn de instructies niet inzichtelijk voor ons en niet controleerbaar, ook de wijze van uitvoering daarvan is volledig oncontroleerbaar. Had in het recente verleden de provincie en haar handhavers zich met wat meer empathie jegens de binnenvaart opgesteld dan had het helemaal niet zover hoeven komen dat we nu zo tegenover elkaar staan. Helaas bleek dat de schippers op geen enkel gevoel van inlevingsvermogen konden rekenen dus biedt ons dat ook weinig zekerheid dat het op deze manier anders zou gaan. Dat maatwerk had allang geleverd kunnen worden als de wil er was geweest, zoals dat ook op andere plekken in Nederland zo is. Helaas heeft men door het handhavingsbeleid ons het vertrouwen ontnomen dat dit maatwerk er zonder nadere afspraken of voorwaarden wel zou kunnen komen.

Het lijkt ons dat er een goed overleg zou moeten komen tussen de gebruikers van de vaarweg en de provincie om hier met een beter voorstel te komen hoe er om gegaan zou moeten worden gezien de diverse omstandigheden waar schippers mee geconfronteerd kunnen worden.

**Conclusie**
De Provincie vindt dat zij een verkeersbesluit heeft gemaakt dat op zorgvuldige wijze tot stand gekomen is. De ASV is het daar niet mee eens en lezende het verweer onderschrijft de provincie onze observatie. Het verschil in houding tussen de provincie en de ASV is dat de provincie zich of beroept op de juridische mogelijkheid (bij het tijdig en compleet informatie verstrekken aan betrokkenen) iets uit te mogen voeren op een bepaalde wijze of gaat uit van aannamen , terwijl de ASV het heeft over de harde realiteit gezien van het perspectief van de schipper in de binnenvaart en de geest van de wet in plaats van de letter van de wet.

Wij verzoeken dan ook de commissie de provincie te adviseren het bezwaar gegrond te verklaren. Het verkeersbesluit is niet zorgvuldig genoeg, voorbijgaand aan de belangen van de groep waar over besloten wordt, tot stand gekomen, in strijd met de geest van de wettelijke vereisten.

Wij vragen u wellicht ten overvloede toch vooral met ons in overleg te gaan over deze situatie en gezamenlijk met zinvolle voorstellen te komen om ook de binnenvaart tegemoet te komen.

*Sunniva Fluitsma*
ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)
+ 31 611 88 77 91
http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl

David Twigt schipper m/s Franto
Frans Halsstraat 98
1506 LJ Zaandam
Tel: 06 11887791 mail: twigt.franto@shipmail.nl

**Hoorzitting bezwarencommissie ligplaatsenbeleid Merwedekanaal.**

Mijn naam is David Twigt. Ik ben schipper eigenaar van het schip Franto. Een schip van 363 ton, goed voor het vervoer gelijkstaand aan zo'n 14 vrachtwagens. Ik ben nu 61 jaar oud en ben al vanaf mijn 17e jaar schipper eigenaar van een binnenvaartschip. Ook mijn ouders hadden dit beroep dus u kunt zeggen dat deze manier van leven en werken mij met de paplepel ingegoten is. Door al die jaren 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 het genomen verkeersbesluit Merwedekanaal een fout besluit is dat teruggedraaid of aangepast moet worden.

Maar het gaat natuurlijk niet alleen om dit ligplaatsenbeleid. Het verkeersbesluit Merwedekanaal en de wijze van handhaven geven pijnlijk weer dat de belangen van de schippers niet of nauwelijks tellen. En dat is ernstig omdat het constant weren van binnenvaart, of dat nu in 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.

Dan is er het argument van de veiligheid en de vlotte doorvaart. Dat is een broodje aap. Het maakt namelijk niet uit welk schip ligplaats heeft genomen voor de passerende schepen. Het is grappig dat het blijkbaar zo is dat een schip wat maximaal 7 dagen ergens ligt hartstikke veilig is maar na 7 dagen zou datzelfde schip onveilig liggen? Het schip vertrekt netjes na 7 dagen want het is opeens onveilig geworden, een ander schip neemt zijn ligplaats in en dan is het weer 7 dagen veilig, na 7 dagen wordt het weer onveilig. Ik heb geen wiskundeknobbel maar logisch nadenken kan ik nog wel. Dat kun je niet zeggen van de bedenkers van dit argument. Als ik dan lees in het verweer dat het de provincie vooral gaat om vlot en veilig vervoer dan zou ik hierbij willen pleiten eens iets breder te kijken. Het wegpesten van de binnenvaart zorgt nu al voor een tekort aan kleine schepen. Vindt u het zoveel veiliger en vlotter gaan als de wegen nog voller komen te staan met vrachtwagens? Dit ligplaatsbeleid is slechts een radertje in het hele machinewerk van negatief beleid, maar het is wel een radertje die voor sommige schippers de druppel is die de emmer doet overlopen waarna ze de handdoek in de ring gooien. Al die kleine radertjes samen beïnvloeden ons bestaan op een ontzettend negatieve manier.
Bovendien lijkt u zich niet te realiseren wat uw "vlot en veilig" vervoer oplevert als u ervan uitgaat dat alle type schepen met 9 km per uur door dit kanaal zullen moeten kunnen gaan. Dan moet de pleziervaart in Meerkerk toch een ander plekje gaan zoeken om te liggen.

Waarom kiest u voor dit beleid? Het had ons nu eens een positief iets 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.

Bovendien kan ik niet anders dan de conclusie trekken dat de kennis over de binnenvaart en de voorwaarden die nodig zijn om de binnenvaart te stimuleren niet aanwezig is bij de beleidsmakers. Ik zal daar zo een paar voorbeelden van geven.

Zo wil ik als voorbeeld noemen het feit dat "enige zaken gerepareerd moeten worden in het verkeersbesluit" (zie pagina 7 van het verweer van de provincie). Datgene wat gerepareerd dient te

David Twigt schipper m/s Franto
Frans Halsstraat 98
1506 LJ Zaandam
Tel: 06 11887791 mail: twigt.franto@shipmail.nl

worden is het feit dat in het verkeersbesluit alsnog –net zoals in het voorgaande besluit uit 1998- moet worden opgenomen dat bij langdurige stremmingen en ijsgang wel langer dan 7 dagen ligplaats genomen mag worden. Het is tekenend dat men aan dit soort zaken helemaal niet heeft gedacht, terwijl men toch het vorige besluit erbij heeft gehad. Heeft ook de Vereniging Schuttevaer daar niets over gezegd? En zijn er niet meer zaken waar rekening mee gehouden zou moeten worden?
De schipper is tenslotte altijd verantwoordelijk en mag niet gaan varen als het onverantwoord is om dat te doen.

Maar ook het feit dat men vindt de "betrokkenen" voldoende op de hoogte te stellen als men het besluit alleen kenbaar maakt via regionale bladen geeft aan dat men niet echt betrokken is bij de beroepsgroep. Er is duidelijk op geen enkele wijze vanuit de gebruikers van het Merwedekanaal: de schipper gehandeld.
Dat bekendmaking niet in vakbladen gericht op de gebruikers van dit kanaal is gebeurd zou zelfs de gedachte op kunnen roepen dat dat met opzet zou kunnen zijn gebeurd om onrust te voorkomen. Immers, de ontvangers van de huis aan huisbladen zijn nauwelijks de belanghebbenden zodat men dit verkeersbesluit met stille trom kon doorvoeren. Ik vind dit ruiken naar onbehoorlijk bestuur.

Dat men niet goed weet waar men nu een besluit over neemt blijkt ook uit het verweer op pagina 4 bij Gronden van bezwaar: Grond 5. Daarin wordt gesproken over het feit dat het Merwedekanaal als ligplaats uitgekozen wordt vanuit een strategisch handige positie; je ligt centraal als je niet weet of de volgende lading opgehaald moet worden in Amsterdam of in Stein....Ik heb in mijn bezwaarschrift de precieze toedracht weergegeven van dat moment voor mijn individuele situatie. Het is natuurlijk niet zo dat ieder schip naar Amsterdam of naar Stein zou gaan om te laden, maar u kunt het natuurlijk wel als voorbeeld noemen. Vaak weten schippers niet of ze naar Rotterdam of naar Amsterdam moeten, dat is de meer gangbare situatie.
Erger wordt het als Gedeputeerde zaken van Zuid Holland het volgende schrijft : "In Amsterdam of Stein wachten op lading is niet handig, aangezien er van te voren niet bekend is wanneer de lading komt. Terug naar huis is ook geen optie, omdat dit weer te ver varen zou zijn naar de opdrachtgever".
Terug naar huis? Hieruit blijkt toch maar weer dat u denkt dat een schip een auto is. Een schip kan natuurlijk helemaal niet "terug naar huis". Ik denk niet dat mijn buren dit schip graag in de achtertuin zien staan.

We kunnen erom lachen maar het geeft helaas precies aan waar de schoen wringt: ons leven staat zo ver af van het leven van degenen die over ons beslissen dat er niet eens meer sprake van inlevingsvermogen kan zijn. Men heeft eenvoudig geen idee meer wat het bestaan van een schipper in de binnenvaart inhoudt.

Helemaal treurig word ik van het feit dat men hier kennelijk niet in staat is op een normale wijze te handhaven, terwijl dat in andere delen van Nederland wel kan. Ook daar staan bordjes maar die worden gebruikt zoals we allemaal redelijk vinden. Als er echt sprake is van misbruik dan KAN er ingegrepen worden. Daar zul je geen schipper over horen. Maar de manier waarop in het Merwedekanaal gehandhaafd werd toont aan dat dit een beleid is wat niet is gericht op KUNNEN handhaven maar op ZULLEN handhaven, ongeacht de situatie of omstandigheden. Waarbij mij nogmaals van het hart moet dat de manier waarop ik bejegend werd beneden alle peil was. Mij sommeren dan maar rondjes te gaan varen op de Waal is natuurlijk van de gekke. Het plezier wat men duidelijk heeft bij het uitspreken "dan heb je NU een boete van 250,- en morgen komt daar nog eens 1.000,- euro bij" is ronduit schrijnend.
In dit alles wordt volkomen voorbijgegaan aan het gewone sociale leven van iedereen, waar wij ook recht op hebben. Voor het bezoeken van familie of vrienden enzovoort. De meeste van u moeten in

David Twigt schipper m/s Franto
Frans Halsstraat 98
1506 LJ Zaandam
Tel: 06 11887791 mail: twigt.franto@shipmail.nl

uw agenda kijken als u een bezoek wilt brengen, dus 7 dagen is niet veel om bijvoorbeeld een zieke vriend in Schotland te bezoeken.
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. 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 langs moeten, zoals op dit provinciehuis, en zo hebben we enkele weken geleden ingesproken op de raadsvergadering in Gorkum, of we gaan op bezoek bij de Tweede Kamer of de Europese Commissie. Dan moet je weg en 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 het kanaal 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 kwam het over als de gangbare manier van werken. Probeert u zich eens voor te stellen hoe u zich zou voelen als u aan uw meerdere zou vragen om clementie in zo'n geval en die niets anders te zeggen heeft dan "regels zijn regels".
Juist omdat het zo is gegaan kan ik geen enkel vertrouwen hebben in dat het opeens beter zou gaan. Ik zou niet weten waarom het opeens anders zou gaan, dus wil ik dat het hele verkeersbesluit aangepast wordt zodat dit niet meer KAN gebeuren,

In het verweer lees ik dat er maar 3 processen verbaal zijn opgemaakt, maar het dreigen met heel hoge boetes als men niet a la minuut zou vertrekken is van dezelfde orde. Ook de wijze van handhaven staat ter discussie. Dat de handhaver elke dag foto's komt maken van je schip en daarmee ook van je woning die dus privé is, komt tamelijk agressief over. (het schijnt dat de handhavers ingehuurd zijn van de groenvoorziening, ambtenaren die normaal met de binnenvaart te maken hebben moeten altijd een zware cursus volgen. Dat maakt niet dat de kans groot is dat de handhavers enige affiniteit hebben met de binnenvaart. )

En het feit dat we ook het hele Merwedekanaal na die week niet meer mogen betreden is een pure strafmaatregel die de zaak nog eens nodeloos verergert,
Ook daarbij zou je best wat water bij de wijn kunnen doen en toch voorkomen waar men zo'n moeite mee heeft: dat misbruik maken van de ligplaatsen door sommige schepen.

Ik vind het ernstig dat wij ons bedrijf stil gelegd hebben om naar Dordrecht te komen om daar uitgebreid over deze zaken te spreken waarbij we tal van voorstellen hebben gedaan waar ik nauwelijks iets van terug zie. Bij de provincie zijn veel zaken onbespreekbaar kennelijk.
Bij het gesprek in Dordrecht was mij al snel duidelijk dat men niet van plan was om tegemoet te komen aan de bezwaren die wij ten aanzien van het ligplaats- cq handhavingsbeleid hadden.
Het werd heel ongezellig. Toen ik na ongeveer 10 minuten zei dat dit gesprek geen zin had en ik mijn tijd beter kon besteden kwam er iets van een gesprek op gang.
Het viel mij op dat de aanwezigen namens de Provincie meer van de letters wisten dan van de praktijk. Ik vond ook dat ze wel heel erg hun best deden om zonder ons noemenswaardig tegemoet te komen aan onze bezwaren, ons bezwaarschrift in te laten trekken.

Toch hebben wij geprobeerd constructief mee te denken:
Zo hebben wij voorgesteld na een week havengeld te innen
We hebben ook voorgesteld te controleren of schepen echt wel deelnemen aan het beroepsgoederenvervoer waarna men wel langer mag blijven liggen om te wachten op werk.

David Twigt schipper m/s Franto
Frans Halsstraat 98
1506 LJ Zaandam
Tel: 06 11887791 mail: twigt.franto@shipmail.nl

De voorstellen zijn allemaal niet zo ingewikkeld, sommige zaken worden op andere plekken ook zo toegepast en dit meedenken is ook constructief lijkt mij, maar geen van die voorstellen lijkt overwogen te zijn. Ik zie er in ieder geval niets van terug in welk stuk dan ook.

Ondertussen worden er argumenten gebruikt als "op andere vaarwegen heeft u nog minder ruime mogelijkheden om te liggen" . Dat zijn natuurlijk heel zwakke argumenten. Het is een sneeuwbaleffect waar u vrolijk aan mee doet. Als "zij" de schepen weren gaan wij het ook doen anders komen ze bij ons. Zo klinkt dit, en zo is het natuurlijk ook. En niemand die de verantwoordelijkheid over het geheel neemt. Wij roepen u op uw eigen verantwoordelijkheid te nemen. Wilt u werkelijk dat binnenvaart blijft bestaan in Nederland dan zult u ook uw steentje aan de bestaansmogelijkheden moeten bijdragen. Tot nu toe verschanst u zich achter wetten en regels.

Op alle inhoudelijke opmerkingen in de verschillende bezwaarschriften waarin de schippers duidelijk maken dat zij meer zijn dan een productiemiddel, waarin zij aangeven dat zij ook zorgtaken hebben, zelf ziek worden of hun partners, ouders of schoonouders ziek worden of sterven. Dat er zaken gerepareerd moeten worden die soms langere tijd nodig hebben, dat er gewoon geen werk is, wat al erg genoeg is. Dat er kinderen vakantie hebben of wat dan ook. De provincie heeft hier inhoudelijk geen antwoord op gegeven.

Het gevoel dat ik had toen ik in Dordrecht sprak met de vertegenwoordigers van de provincie, dat men niet naar onze argumenten luisterde blijkt bewaarheid. Ik ben dan ook van mening dat dit besluit niet op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen is.
Daarom vraag ik u dringend: maak een nieuw verkeersbesluit waarin u nakomt wat u zegt te doen. Laat dit kanaal waar het vervoer altijd vlot en veilig zijn weg kon vinden zijn waardevolle functie houden en laat het weer zo worden dat de schippers en familie zich welkom weet. Dat kan allemaal best, ook zonder excessen. Ik wil graag met u meedenken.

*David Twigt*

**Hoorzitting 26-02 Merwedekanaal**

Graag wil ik u danken voor de uitnodiging om het bezwaarschrift toe te lichten. Ik heb slechts een kleinigheid toe te voegen aan het op 30 april door ons ingediende bezwaarschrift.

Ons bezwaar richtte zich op het feit dat: er niet vooraf met BLN-Koninklijke Schuttevaer gecommuniceerd is terwijl er wel was afgesproken dat er zou worden overlegd alvorens het besluit zou worden uitgevoerd.

Gedurende de looptijd van het bezwaar is ook het uitstel van de handhaving verleend en is niet gehandhaafd. Dat vinden wij coulant en stellen wij op prijs. Een nadere definiëring van de uitzonderingen hebben wij in grote lijnen ontvangen.
Bovendien hebben wij vernomen dat wij in elk geval nauw betrokken worden bij het opstellen van de uiteindelijk interne richtlijn.

Naar aanleiding van de ingediende bezwaarschriften van de ASV, de Vibia en een 13 tal scheepvaartbedrijven waarin aangemerkt staat dat BLN-Koninklijke Schuttevaer niet langer het mandaat heeft om hen te vertegenwoordigen deel ik u mede dat ik dat onderschrijf. V.w.b. de ASV en BLN-Koninklijke Schuttevaer is dat zo.

BLN-Koninklijke Schuttevaer heeft leden en heeft in haar statuten staan dat zij die vertegenwoordigt. Wij vertegenwoordigen als BLN-Koninklijke Schuttevaer 2500 aangeslotenen en hebben daarnaast voor deze kwestie het mandaat van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

In de bezwaarschriften van de ASV, de ViBia en 13 binnenvaartondernemers is standaard opgenomen dat Schuttevaer ca. 700 leden van de in Nederland varende binnenvaartschepen vertegenwoordigt. Dat onderschrijf ik niet en is een onjuiste voorstelling van zaken die ik graag recht wil zetten.
In de bezwaarschriften staat dat door onze vereniging op deze wij slechts 14% van de totale Nederlandse binnenvaartvloot zou worden vertegenwoordigd. Deze stelling is in de bezwaarschriften van de andere partijen, met uitzondering van het bezwaarschrift van de heer Westrik van het ms. Anna, opgenomen.

Uitgaande van ongeveer 5000 binnenvaartschepen die ingeschreven staan in Nederland, met in acht name dat BLN-Koninklijke Schuttevaer de belangen in deze van het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart mede mag behartigen, kunt het percentage van de binnenvaart dat door ons wordt vertegenwoordigd bijstellen van 14 naar ruim 60%.

Graag wil ik ook de ligplaatsproblematiek van de Beneden Merwede onder uw aandacht brengen. Daar is sprake van een te kort en wordt gezocht naar 25 plaatsen op de Beneden Merwede. Dat heeft niet direct een relatie met de ligplaatsen op het Merwedekanaal maar kan dat wel krijgen. Het feit dat u zegt dat de schepen binnen een periode van 7 dagen het kanaal uit moeten betekent wel dat schepen waarschijnlijk langer zullen blijven liggen in de haven van Gorinchem met als gevolg dat de haven die nu al te vol ligt om alle schepen van de Beneden Merwede van een ligplaats te voorzien, deze worden verbannen naar de rivier de Beneden Merwede om daar ten anker te gaan. Hetgeen weer haaks staat op de intentie van RWS die streeft naar het anderen op de rivier af te schaffen.

Nogmaals, ik begrijp dat u als beheerder een maatregel wilt nemen die langliggers moet voorkomen, wij willen daar ook in meedenken.
Echter, wij twijfelen wel over het feit of dit nu het geëigende instrument is.

Hedenochtend vernam ik via radio 1 dat ook diverse partijen binnen uw Provincie daar anders, genuanceerder over denken. Graag zouden wij, bij nader inzien zien dat de maatregel en de uitvoering daarvan meer, en genuanceerder, wordt afgewogen tegenover de maatregelen die al heersen en genomen zijn, in en op de aansluitende vaarwegen. Als voorbeeld wil ik de werkwijze zoals die geldt op het Merwedekanaal benoorden de Lek onder uw aandacht brengen.