

## Definitieve reactie vanuit de ASV op het werkprogramma binnenvaart 2015-2017

Het ministerie Infrastructuur en Milieu heeft een digitale ronde gehouden waarin gevraagd werd naar de reactie op het Werkprogramma Binnenvaart 2015-2017. Dit Werkprogramma Binnenvaart komt voort uit het rapport Nederlandse Maritieme Strategie. Hierop heeft de ASV ook gereageerd. U kunt dat teruglezen in de nieuwsbrief van februari 2015 vanaf pagina 11. Het Ministerie stelt een aantal vragen, u ziet in het kader de vragen en daaronder de reactie van de ASV.

Veel leesplezier.

Sunniva Fluitsma

### • • **Mist u nog actiepunten of acht u actiepunten niet zinvol/overbodig?** •

#### **ASV reactie, Het werkprogramma gebaseerd op Maritieme Strategie:**

Het feit dat dit werkprogramma gebaseerd is op de maritieme strategie voor de binnenvaart betekent voor de ASV dat de opmerkingen die de ASV heeft geplaatst bij de Maritieme Strategie hier één op één via deze uitwerking overeind blijven.

Het is zinloos per punt of bladzijde aan te geven waar de knelpunten zitten omdat die allen voortkomen uit het feit dat de maritieme strategie op een bepaalde wijze is neergezet. Een wijze die de ASV hevig heeft bekritiseerd en waar verder niets inhoudelijks aan veranderd is. De kritiek van de ASV vindt u onderaan dit document, ter herinnering.

Daarmee geeft de ASV op voorhand aan niet uitputtend het hele document te behandelen maar slechts door middel van voorbeelden enkele zaken te verduidelijken.

Als specifiek voorbeeld wil de ASV onderstaande noemen:

- **Strategisch doel: veiligheid**  
Permanente verbetering van de veiligheid van het goederenvervoer over binnenwateren (2020: minder dan 115 ongevallen met significante gevolgen).

*Streefbeeld:*

*Het goederenvervoer over binnenwateren is veilig dankzij een hoog veiligheidsbewustzijn en een professionele veiligheidscultuur en in de binnenvaartsector.*

- **Strategisch doel: leefbaarheid**  
Terugdringen van de milieubelasting van het goederenvervoer per binnenvaart, waardoor de modaliteit in de toekomst aantrekkelijk blijft voor verladers die steeds hogere duurzaamheidseisen gaan stellen aan hun logistieke operaties en kan voldoen aan strengere eisen van decentrale overheden en havenbedrijven. De binnenvaart heeft rond 2028 de nu bestaande achterstand ten opzichte van het wegverkeer voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>x</sub> weer ingehaald.

*Streefbeeld:*

*De binnenvaartsector is na een omvangrijke inhaalslag één van de schoonste modaliteiten qua energieverbruik én luchtmissies. Het goederenvervoer over binnenwateren kan de voorziene groei van de goederenstromen duurzaam accommoderen. De binnenvaartsector speelt als uitvoerende schakel in de logistieke keten maximaal in op het toenemende belang dat verladers aan een schoon imago stellen alsook op strenger wordende wettelijke duurzaamheidseisen.*

**Reactie ASV strategische doelen veiligheid en leefbaarheid:**

Bij beide bovenstaande voorbeelden wordt wat betreft veiligheid of leefbaarheid alleen gekeken naar deze zaken gezien vanuit het perspectief van datgene wat de binnenvaart presteert ten opzichte van de maatschappij. Dat de mensen aan boord van de schepen ook tot de maatschappij behoren en dus ook op een leefbare manier willen bestaan en bijvoorbeeld veilig van boord willen kunnen, of bereikbaar willen zijn voor de verschillende hulpdiensten komt niet aan de orde.

Daarmee lijken de beleidsmakers te denken dat binnenvaartschepen slechts productiemiddelen zijn in plaats van gemeenschappen waar geleefd wordt, door mensen, vaak gezinnen, die dezelfde eisen stellen aan leefbaarheid van en veiligheid in hun bestaan.

#### **Voorstel aanpassing beleid:**

De ASV stelt voor beleid (veiligheid en leefbaarheid) te ontwikkelen waarin ook recht gedaan wordt aan de situatie van de bewoners van de schepen in de binnenvaart.

Als specifiek voorbeeld wil de ASV onderstaande noemen:

#### **Overbodig/ ongewenst: Actie 10 Uitvoering Programma Versobering en Efficiency**

Het programma Versobering en Efficiency bij beheer en onderhoud wordt uitgevoerd en zal ook leiden tot andere keuzes bij het inrichten van nieuwe ligplaatsvoorzieningen en bij het onderhouden en opknappen van bestaande voorzieningen. Het belang van ligplaatsen blijft groot en er wordt onverminderd gestreefd naar voldoende ligplaatsen. Wel worden deze versoberd onderhouden en aangelegd en kan het serviceniveau verschillen per locatie. Ook wordt nagegaan waar efficiënter en in afstemming/combinatie met andere vaarwegbeheerders kan worden gebaggerd, waarbij de vaargeul op diepte blijft.

“Andere keuzes” is een vage term, maar het woord “versobering” maakt wel duidelijk dat er wat dit betreft niets goeds te verwachten valt voor degenen die in de binnenvaart actief zijn. Dit beleid wordt al aan den lijve ondervonden door vele schippers. Dat betekent dat er steeds meer onrust ontstaat over slechte aflooptmogelijkheden, of het ontbreken in zijn geheel van aflooptmogelijkheden, of het opgesloten zitten achter hekken voor schippers en bemanning bij ligplaatsen. Dit is een ronduit gevaarlijke situatie los van het feit dat het sociaal gezien beneden alle peil is om mensen op te sluiten op hun schip, waar dit toe leidt.

#### **Uitgangspunt rapport binnenvaartambassadeur?**

Verder valt het de ASV op dat er financiële middelen vrijgemaakt worden om “gewenst beleid” te stimuleren. De ASV wil het nut hiervan in twijfel trekken. Na jaren achten wij inmiddels aangetoond dat het rapport van de binnenvaartambassadeur weinig opgeleverd heeft om de positie van de particuliere schipper in de binnenvaart te verbeteren en zouden wij willen voorstellen nu eindelijk de binnenvaartsector zelf te raadplegen over een gewenste toekomststrategie.

#### **Overbodig: Actie 2 Monitoring uitvoering acties uit rapport Binnenvaartambassadeur**

Het Rijk monitort de wijze waarop Binnenvaart Logistiek Nederland-Koninklijke Schuttevaer (BLN-KSV) en Centraal Bureau voor de Rijn- & Binnenvaart (CBRB) gezamenlijk uitvoering geven aan de door de Binnenvaartambassadeur in 2010 geadviseerde acties gericht op structuurversterking van de sector. In aanvulling op de door de betrokken banken toegezegde bijdrage, stelt het Rijk in 2015 middelen beschikbaar om de brancheorganisaties in staat te stellen instrumenten te ontwikkelen die structuurversterking bevorderen. Initiatieven vinden uiteraard plaats binnen bestaande mededingingsrechtelijke kaders.

**De ASV vindt dit overbodig zelfs ongewenst** omdat het de afgelopen jaren al ontzettend veel geld en energie heeft gekost en weinig tot niets heeft opgeleverd gezien vanuit situatie van de particuliere binnenvaart.

Daar komt ook uit voort

### **Overbodig: Actie 1 Verkenning afspraken met brancheorganisaties**

#### **Betere Europese marktobservatie**

De ASV is positief over het feit dat er een betere Europese Marktobservatie nagestreefd wordt. **Zie : Actie 5 Versterking Europese marktobservatie**

Echter: de ASV vraagt en zal blijven vragen om de ons ooit beloofde markttransparantie die heel wat verder gaat dan deze marktobservatie. Deze markttransparantie is o.i. noodzakelijk om de marktmacht van de schippers tegenover verladers en bevrachters meer in evenwicht te brengen.

#### **Positief is de ASV ook over onderstaand voornemen:**

De ambitie om de concurrentiekracht van de binnenvaart in Nederland te versterken realiseert het Rijk door:

- te investeren in de vaarweginfrastructuur en het vaarwegennetwerk adequaat te onderhouden en te bedienen;
- het terugbrengen van regeldruk en administratieve lasten;
- experimenteerruimte te bieden in wet- en regelgeving om (technische) innovatie makkelijker mogelijk te maken gekoppeld aan snelle goedkeuringsprocessen;
- op internationale regels voor bemanning en schepen geen nationale koppen toe te passen;
- in internationaal verband beroepskwalificaties voor binnenvaartpersoneel te herzien en te standaardiseren om uitwisseling te bevorderen;
- in wet- en regelgeving belemmeringen weg te nemen voor in- en doorstroom van personeel.

Waarbij het de ASV echter onduidelijk is wat er wordt bedoeld met de term “nationale koppen toe te passen”

#### **Investeringen en onderhoud:**

Verder zou de ASV erop willen wijzen dat er gezien een aantal van deze uitgangspunten dan een gewijzigd beleid gevoerd dient te worden. We kennen namelijk op dit moment steeds meer kunstwerken die op dit moment niet onderhouden worden en waarbij men wacht tot het kunstwerk (brug of sluis) kapot gaat en dan pas repareert. Dit beleid is inmiddels een aantal jaren gaande en zorgt nu al voor veel oponthoud.

Ook wat het bedienen van de verschillende kunstwerken is dit aan de orde, zodat er op diverse plekken 24 uur van te voren gemeld moet worden wil men gebruik kunnen maken van een brugopening of een schutting. Ook is het op enkele plekken onmogelijk om gedurende het weekend gebruik te maken van diverse kunstwerken (kop van Noord Holland bijvoorbeeld) Op andere plekken moeten schippers constant bellen om brug of sluisbediening te kunnen krijgen omdat een werknemer verschillende kunstwerken moet bedienen. Omdat een brug/sluiswachter diverse bruggen en sluisen moet bedienen voor verschillende aanvragers (ook pleziervaart) en dat soms ook op relatieve grote afstand van elkaar gebeurt kan dat veel wachttijden opleveren.

Zie bijvoorbeeld: <http://www.transport-online.nl/site/55217/bedrijfsleven-bezuiniging-sluisen-twentekanaal-en-kop-van-overijssel-onaanvaardbaar/>

**De vraag van de ASV** is daarom: zien we hier een voornemen om dat beleid te wijzigen en de binnenvaart meer tegemoet te komen? En wordt dit ook gemonitord?

#### **Het terugbrengen van regeldruk en administratieve lasten;**

Ook het terugbrengen van de regeldruk is eerder aan de orde geweest waar hele lijsten zijn aangeleverd door het bedrijfsleven (onder andere door de ASV) wat voorstellen betreft over vermindering van regeldruk. NIETS van deze voorstellen heeft geleid tot enige aanpassing c.q. verbetering voor de bedrijven in de binnenvaart.

Integendeel, de afgelopen jaren wordt die regeldruk stelselmatig opgevoerd. Wij vragen dan ook te evalueren wat er met alle input in het verleden is gedaan en alsnog aan te geven op welke wijze men van die input gebruik kan maken.

Vervolgens zou het een goede stap zijn om de organisaties daarna wederom te vragen een aanvulling te geven van voorstellen waarbij gevraagd wordt op welke wijze de regeldruk verminderd kan worden en daarna aan te geven waar men wel of niet aan tegemoet kan komen omkleed met een motivatie.

**Tot slot:**

**Opmerkingen ASV betreft de Maritieme Strategie “Beter benutten van vaarwegen en versterken van de binnenvaart in de logistieke keten”.**

**Bij het ontvangen advies op de conceptversie is onderstaande geplaatst naar aanleiding van de digitale ronde:**

*De ASV meent dat het belang van het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot ten onrechte ontbreekt. Als gevolg van huidig beleid wordt op dit moment de vloot tot 1500 ton gesloopt waardoor lading verhuist naar wegvervoer omdat het onderliggend vaarwegennet niet meer bevaren kan worden; het REO ZHZ sluit zich hierbij aan. Het toekenningsstelsel van de Green Award zal innovaties aan de oudere schepen ontmoedigen aldus ASV;*

**Bij de ontvangen reacties op de conceptversie is onderstaande geplaatst naar aanleiding van de digitale ronde:**

*2. Algemeene Schippers Vereeniging*

*Het valt mij op dat in dit hele verhaal (wederom!) voorbijgegaan wordt aan het belang van het behoud van de diversiteit van de binnenvaartvloot. Er wordt volop ingegaan op innovaties ten behoeve van veiligheid en milieu maar ondertussen verdwijnt een heel essentieel deel van die binnenvaartvloot door regelgeving van de CCR en een "vrije markt" met een door de overheid gestimuleerde overcapaciteit, die niet functioneert, zoals we allemaal kunnen weten. Daardoor wordt er op dit moment een essentieel deel van de binnenvaartvloot gesloopt: de vloot tot 1500 ton. Dat levert een negatief beeld op qua milieu en veiligheid want deze schepen worden vervangen door vrachtwagens. Hele delen van Nederland zijn binnenkort onbereikbaar over water omdat de haarvaten van de vaarwegen niet meer bevaren zullen worden simpelweg omdat binnen 10 jaar deze schepen verdwenen zullen zijn. De woorden milieu en veiligheid worden vaak gebezigd, maar dat beleid ook kan betekenen dat je behoud wat waardevol is zie ik niet in dit stuk terug. De gevolgen van het verdwijnen van dat deel van de binnenvaartvloot die voor 25% van de vervoerde tonnen over water zorgt wordt niet eens genoemd, laat staan dat er beleid op bedacht is. Dit slopen van deze schepen waar nu al een tekort aan is is nu al aan de gang, waarom wordt daar in dit hele verhaal geen rekening mee gehouden? Het kan toch niet zo zijn dat na een hoorzitting over de gevolgen hiervan betreffende de CCR regelgeving en de vele vragen door Kamerleden gesteld het Ministerie hier nog steeds niet van op de hoogte zou zijn. In ieder geval hebben wij als ASV hier constant op gehamerd. Ik lees in deze stukken dat men dit alles naast zich neerlegt en net doet alsof de maatschappij vanuit de uitgangssituatie zoals hij nu is verbeterd dient te worden, geen rekening houdend met een negatief effect, opzettelijk ingezet door de CCR en kennelijk ondersteund door dit Ministerie, wat in de komende jaren zijn effecten heeft. Een beleidsplan is geen beleidsplan als u opzettelijk een aantal (mede door het ministerie lenM) ingezette ontwikkelingen die verregaande gevolgen hebben voor de maatschappij negeert.*

*In de inleiding van de Maritieme strategie staat: "Met andere woorden: de cluster als geheel biedt meer dan de som der delen en is een stabiele, kapitaalintensieve en hoogwaardige topsector en daarmee een drijvende kracht voor een welvarende toekomst. Midden in de*

*maatschappij en open voor samenwerking. Het is ons nationale visitekaartje als het gaat om innovatie, durf en ondernemingszin." Meer dan de som der delen betekent dat men waarde zegt te hechten aan het geheel van (wat ons betreft) de binnenvaartvloot. Dat is mooi geschreven maar in strijd met het gedrag qua beleid en regelgeving waar men een duidelijk onderscheid blijkt te maken tussen wat nog mag blijven bestaan (grote en nieuwere schepen) en wat geacht wordt te verdwijnen (binnenvaartschepen kleiner dan 1.500 ton). Om dit te onderbouwen zou ik hier bij willen benoemen dat de overheid ondertussen heeft ingezet op versobering van openingstijden van vaarwegen die van belang zijn om het vrachtverkeer over de weg terug te dringen. Door versobering en achterstallig onderhoud beperkt de overheid (besluit van minister Schultz) de benutting van de kleinere vaarwegen. Ergo, men benadeelt de (kleinere)binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer. Sterker, er is sprake van concurrentievervalsing, immers de kleinere binnenvaart ligt sneller (vroeger en vaker) voor sluisen die niet meer schutten, bruggen die niet meer draaien, en dus stil waar de vrachtwagens door kunnen rijden. Technische specialisten kunnen veel maatregelen bedenken, maar als je tegelijkertijd zoveel milieuwinst verloren laat gaan ben je bezig met het bekende water naar de zee te dragen. Met betrekking tot de Green Award bijvoorbeeld: ook hier is een verdeling gemaakt tussen de voorlopers en bestaande schepen met oudere motoren die omgebouwd zijn en aan de specificaties voldoen maar geen Green Award krijgen omdat het een oude bestaande situatie betreft. Dat is niet bepaald motiverend voor eigenaars van oudere schepen. In de ogen van vele schippers lijkt het er wel erg op dat er alleen innovaties bij nieuwbouw gestimuleerd wordt en (bewust) de bestaande schepen genegeerd worden. Ons inziens een slechte zaak aangezien er alleen wat te winnen valt op milieugebied als je daar de hele sector op een positieve wijze in betreft (dus niet via strafmaatregelen als hogere havengelden maar via tegemoetkomingen). (Wij kunnen natuurlijk de voorbeelden noemen en deze beweringen staven aan de hand van bepaalde schepen). Als de overheid deze bovenstaande gevallen negeert zoals de overheid nu doet, is die zelfde overheid bewust bezig om innovatie op oudere binnenvaart te ontmoedigen. Ook qua veiligheid valt er meer te zeggen dan stimuleren van innovaties en regelgeving over technische eisen waar alles op gericht lijkt te zijn. De ASV durft te beweren dat op dit moment de grootste bedreiging van de veiligheid in de binnenvaartsector de slechte verdiensten zijn en de daarmee gepaard gaande stress, oververmoeidheid, onderbezetting en onderbetaald personeel. Om mensen te stimuleren om in de maritieme sector te komen werken moet men eerst zorgen dat er een fatsoenlijke verdienste tegenover komt te staan. Zolang dit niet gebeurt zal deze sector genoeg moeten nemen met werkende uit de lage loon landen, hetgeen de veiligheid niet ten goede komt. Wij willen u vragen eens vanuit Bratislava te kijken hoeveel vrachtwagens vanuit het Ruhrgebied hier naar toe rijden, dan is hier nog een hele markt voor de binnenvaart open, en dat alles waarbij we nu al een tekort zien aan schepen van 1000 tot 1200 ton. Wat de ASV betreft biedt deze nieuwe maritieme strategie weinig nieuws. Men gaat door op de ingeslagen weg die voor de kleinere bestaande binnenvaartschepen een doodlopende weg is en men schept nergens voorwaarden (betere toekomstperspectieven) waardoor voor de binnenvaart de gevraagde innovaties op een natuurlijke manier kunnen ontstaan.*

- 
- 
- 

**Aan welke actiepunten zegt u uw bijdrage toe, en zo ja welke?**

**De ASV heeft zich altijd bereid getoond mee te denken en input te verstrekken**

**Negeren sociaal economische organisatie ASV als gesprekspartner**

Het valt de ASV op dat in het hele stuk deze sociaal economische organisatie die als enige organisatie zich exclusief richt op de positie van de particuliere schipper in de binnenvaart



als gesprekspartner genegeerd wordt. De ASV vindt dat een slechte zaak. Als er beleid ontwikkeld wordt zouden alle relevante gesprekspartners de kans moeten krijgen tijdig hun visie in te brengen. Nu kan de ASV in voorkomende gevallen slechts achteraf reageren.

### **De ASV wil graag betrokken worden bij de volgende onderwerpen:**

#### **Betere Europese marktobservatie**

De ASV is positief over het feit dat er een betere Europese Marktobservatie nagestreefd wordt. Zie : Actie 5 Versterking Europese marktobservatie

Echter: de ASV vraagt en zal blijven vragen om de ons ooit beloofde markttransparantie die heel wat verder gaat dan deze marktobservatie. Deze markttransparantie is o.i. noodzakelijk om de marktmacht van de schippers tegenover verladers en bevrachters meer in evenwicht te brengen. De bijdrage van de ASV zal eruit bestaan hierover mee te denken.

#### **Reactie ASV strategische doelen veiligheid en leefbaarheid:**

In beide gevallen wordt in het Werkprogramma binnenvaart wat betreft veiligheid of leefbaarheid alleen gekeken naar deze zaken gezien vanuit het perspectief van datgene wat de binnenvaart presteert ten opzichte van de maatschappij. Dat de mensen aan boord van de schepen ook tot de maatschappij behoren en dus ook op een leefbare manier willen bestaan en bijvoorbeeld veilig van boord willen kunnen, of bereikbaar willen zijn voor de verschillende hulpdiensten komt niet aan de orde.

Daarmee lijken de beleidsmakers te denken dat binnenvaartschepen slechts productiemiddelen zijn in plaats van gemeenschappen waar geleefd wordt, door mensen, vaak gezinnen, die dezelfde eisen stellen aan leefbaarheid van en veiligheid in hun bestaan.

#### **De ASV wil betrokken worden bij (een Voorstel tot aanpassing van) dit beleid:**

De ASV stelt daarbij voor beleid (veiligheid en leefbaarheid) te ontwikkelen waarin ook recht gedaan wordt aan de situatie van de bewoners van de schepen in de binnenvaart.

#### **Positief is de ASV over onderstaand voornemen:**

De ambitie om de concurrentiekracht van de binnenvaart in Nederland te versterken realiseert het Rijk door:

- te investeren in de vaarweginfrastructuur en het vaarwegennetwerk adequaat te onderhouden en te bedienen;
- het terugbrengen van regeldruk en administratieve lasten;
- experimenteeruimte te bieden in wet- en regelgeving om (technische) innovatie makkelijker mogelijk te maken gekoppeld aan snelle goedkeuringsprocessen;
- op internationale regels voor bemanning en schepen geen nationale koppen toe te passen;
- in internationaal verband beroepskwalificaties voor binnenvaartpersoneel te herzien en te standaardiseren om uitwisseling te bevorderen;
- in wet- en regelgeving belemmeringen weg te nemen voor in- en doorstroom van personeel.

De ASV is van harte bereid met deze onderwerpen mee te denken zodat er een voor de binnenvaart positief beleid uit voort kan komen.

#### **Investeringen en onderhoud:**

Hierbij wil de ASV haar steentje bijdragen door over dit onderwerp mee te denken waarbij ook de waarde van de kleinere schepen en het nut van de haarvaten van de vaarwegen aan de orde dient te komen. **De vraag van de ASV** is daarom: zien we hier een voornemen om dat beleid te wijzigen en de binnenvaart meer tegemoet te komen? En wordt dit ook gemonitord?

#### **Het terugbrengen van regeldruk en administratieve lasten;**

De ASV vraagt te evalueren wat er met alle input in het verleden is gedaan en alsnog aan te geven op welke wijze men van die input gebruik kan maken.

Vervolgens wil de ASV samen met andere organisaties wederom een aanvulling geven van voorstellen waarbij gevraagd wordt op welke wijze de regeldruk verminderd kan worden. Wel verwachten wij dan dat beleidsmakers vervolgens aan geven waar men wel of niet aan tegemoet kan komen omkleed met een motivatie.

- **Welke 5 actiepunten hebben volgens u prioriteit en waarom?**

- 

- **het terugbrengen van regeldruk en administratieve lasten;**  
Ziet de ASV niet terug in de actiepunten maar staat eerder wel genoemd.

**Actie 5 Versterking Europese marktobservatie**

Noodzakelijk om de positie van de binnenvaart te versterken. Bovendien een eerste stap op weg naar de beloofde markttransparantie

**Actie 6 Rationalisering van internationale regelgeving**

Nut en noodzaak van regelgeving dient nu eindelijk eens uitgangspunt te worden, gekoppeld aan haalbaarheid van regelgeving

**Actie 9 Opstellen Toekomstperspectief Bediening sluizen en bruggen**

Vanuit de ASV gezien ook gericht op de kleinere vaarwegen die in dit hele traject volledig over het hoofd gezien worden. Dat betekent dat er geïnvesteerd moet worden in de vaarweginfrastructuur en het vaarwegennetwerk adequaat te onderhouden en te bedienen;

**Actie 4 Samenwerkingsarrangement CCR-EC op gebied van regelgeving,**

Hierbij gaan we ervan uit dat de Europese Commissie de CCR zal bijsturen in de ondemocratische wijze waarop de CCR functioneert. Er zou een normale klachtenprocedure ontwikkeld dienen te worden volgens richtlijnen van de EU.