

Duurzaam transport voor later! Kies dan NU voor vervoer over water.

Er wordt voorspeld dat het tijdsverlies door files tot 2021 met 38% zal toenemen t.o.v. 2015, waarin vrachtwagens een groot aandeel zullen hebben. Dit zal grote gevolgen hebben voor de leefbaarheid en economie in Nederland. Nederland is namelijk een distributieland dat zonder goed werkende transportsector niet kan functioneren.



Met dit pamflet wil de ASV u informeren over een transportmodaliteit die bijdraagt aan beperking van de filedruk, milieubelasting en verkeersongevallen: de binnenvaart. Wat nodig is om deze modaliteit wederom te laten bloeien hebben wij kort voor u samengevat. Aan u om de juiste keuzes te maken.

Wat is de ASV?

De Algemeene Schippers Vereeniging is de onafhankelijke belangenbehartiger voor de motor van de Nederlandse binnenvaart; de particuliere schipper. Ons credo: "schippers voor schippers", varende bestuursleden ondervinden het beleid aan den lijve. Voor meer informatie zie de website:

www.algemeeneschippersvereniging.nl

De vaarweg als uitweg!

Vijfduizend kilometer vaarweg biedt Nederland bij uitstek de kans om vervoer veilig, goedkoop en milieuvriendelijk; samengevat duurzaam, te laten plaatsvinden. Jaarlijks wordt er in, van en door Nederland meer dan 350 miljoen ton goederen vervoerd door de binnenvaart. Nederland beschikt tevens over de grootste binnenvaartvloot van Europa met een grote diversiteit aan afmetingen, van een spits (350 ton) tot koppelverbanden (ruim 5000 ton). Deze schepen worden in meerderheid geëxploiteerd door de particuliere binnenvaart, meestal gezinsbedrijven.

Verduurzaming samenleving

Meer en meer wordt er gesproken over verduurzaming van de samenleving, daarbij is er (of men zich dat nu realiseert of niet) grote behoefte aan de binnenvaart. Een binnenvaart met een grote diversiteit in vlootaanbod, zodat aan iedere vraag gehoor kan worden gegeven.

Beleid benadeelt de binnenvaart

Maar de binnenvaart heeft daarmee ook behoefte aan een proactief beleid. Niet langer voldoen mooie woorden. Er zijn positieve daden nodig om de (diversiteit van de) binnenvaartvloot een kans op voortbestaan te geven. Om dat duurzamere vervoer te stimuleren heeft de particuliere binnenvaart behoefte aan beleidsmakers waar de binnenvaart weer in het hoofd en het hart aanwezig is.

Want ondanks mooie woorden worden er op dit moment meer en meer drempels opgeworpen zoals:

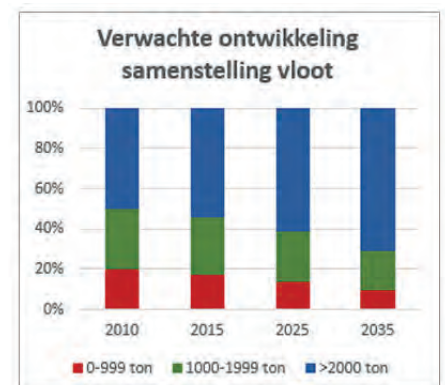
- spertijden invoeren bij bruggen en sluisen,
- ligplaatsmogelijkheden beperken,
- exorbitant hoge boetes opleggen voor relatief kleine vergrijpen
- onmogelijke regelgeving toepassen

Al die zaken maken het onmogelijk dat er een verschuiving plaatsvindt van vervoer over de weg naar vervoer over water: de zogenaamde modal shift. In sommige provincies van Nederland is er zelfs sprake van een omgekeerde modal shift. ¹⁾

Diversiteit, grootste kracht dreigt te verdwijnen.

De huidige binnenvaartvloot bestaat voor een (noodzakelijk) deel uit kleinere schepen (tot 1.500 ton), die kleinere hoeveelheden kostenefficiënt kunnen vervoeren en de haarvaten van de vaarwegen kunnen bedienen. Hun aantal daalt echter met tot wel honderd per jaar. Dit wordt veroorzaakt door tal van zaken, echter in grote mate is de sanering van de vloot kleinere schepen te wijten aan de technische eisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) waar kleinere schepen niet aan kunnen voldoen. Deze kaalslag gaat door ondanks diverse aangenomen moties die de minister oproepen kleine schepen van deze regelgeving te vrijwaren.

De CCR heeft deze regelgeving bewust in het leven geroepen om oudere schepen te laten verdwijnen ²⁾, niet gebaseerd op urgentie als veiligheid of milieuschade. Resultaat: kleine schepen worden gesloopt, nieuwbouw is onrendabel gebleken. Conclusie: een aantasting van de diversiteit van de vloot en daarmee meer vrachtwagens op de weg. We moeten de kleine schepen koesteren nu het nog kan.



Bron: "Brede ruimtelijke-economische analyse van de Friese havens en vaarwegen", 2016

Schippers zijn 'gewone' mensen.

Er zijn te weinig veilige en betrouwbare ligplaatsen voor de binnenvaart. Deze ligplaatsen zijn echter noodzakelijk om te kunnen voldoen aan regelgeving (vaar- en rusttijdenbesluit). Ook moeten schepen soms voor langere tijd ergens liggen vanwege privéomstandigheden (ziekte bijvoorbeeld), reparaties aan het schip of omdat er tijdelijk geen werk is voor het schip en de schipper. Vanwege het beleid van RWS om overal de toegestane ligduur te beperken is hier ook een groot tekort aan ontstaan. ³⁾

Personen die aan boord van een schip verblijven (eigenaren, gezinnen en personeel) produceren huishoudelijk afval net als huishoudens aan de wal. De binnenvaart moet dit op een vergelijkbare wijze kunnen afgeven om verwerkt te worden. Een en ander is daarvoor wettelijk geregeld in het CDNI-verdrag, waaronder een uitgebreid netwerk van voorzieningen om afval af te kunnen geven. Dat was goed geregeld in Nederland tot 2013 toen de minister besloot van het CDNI-verdrag af te wijken. ⁴⁾

Schippers hebben ook recht op privacy. De mens, maar ook de onderneming. Bij de invoering van het navigatiehulpmiddel AIS is er een afspraak gemaakt met de overheid dat die privacy gewaarborgd zou zijn. Van waarborging is geen sprake in de huidige situatie waarin de uitgezonden gegevens, zonder toestemming, op diverse websites vrij toegankelijk zijn voor derden. Ondanks dat dit illegale praktijken zijn, hebben beleidsmakers AIS verplicht gesteld. ⁵⁾

Markttransparantie, een verbetering van de marktwerking!

De Europese Commissie stelt in het Witboek Vervoer ⁶⁾ dat het vervoer in de EU **niet duurzaam** is door de volgende oorzaken:

- De prijzen weerspiegelen de werkelijke kosten niet,
- ontoereikende ontwikkeling en toepassing van schone technologieën,
- vervoersdiensten zijn niet doelmatig, en
- vervoersplanning is onvoldoende afgestemd.

Dit maakt volgens de Commissie een **grondige hervorming nodig van het huidige vervoerssysteem in de EU**. Markttransparantie is een eerste stap tot een mogelijke verbetering. In het binnenvaartvervoer is namelijk sprake van twee markten:

De primaire markt (tussen verladers en bevrachters e.d.) en de secundaire markt (tussen bevrachters e.d. en scheepsexploitanten). Dientengevolge hebben de bevrachters een goed overzicht van de marktsituatie terwijl de individuele exploitanten veel minder informatie hebben en daarom een relatief zwakke positie hebben om te onderhandelen over prijzen en voorwaarden.

Een veilingssysteem is de eenvoudigste, snelste en meest effectieve manier om markttransparantie te bereiken. ⁷⁾

Zinvol investeren in vergroening

Beleidsmakers vinden dat de binnenvaart groener moet worden. Dit houdt in dat de uitstoot van schadelijke stoffen naar beneden moet worden gebracht. Is vervoer over water dan zo vervuילend t.o.v. vervoer via de weg of spoor? ⁸⁾

Absoluut niet. De binnenvaartschepen (van spits tot koppelverband) zijn per tonkilometer minder vervuילend dan een vrachtwagen of trein. Groener worden moet wel, omdat de voorsprong op de concurrenten kleiner wordt. Het terugdringen van uitstoot gaat namelijk bij binnenvaartschepen langzamer omdat scheepsmotoren lang meegaan (wat op zich heel duurzaam is). De werkelijke uitstoot van de binnenvaartvloot vaststellen kan door metingen 'aan de pijp'.

Een nieuwe motor inbouwen is een zeer grote investering. Gelukkig zijn er goede alternatieven: Met moderne technieken kunnen bestaande motoren voldoen aan de uitstootnormen van nieuwe motoren. Echter, vele technieken staan nog in de kinderschoenen. Schippers weten nu nog niet goed wat voor hun schip een goed (en betaalbaar) alternatief zou kunnen zijn. Ook de strenge technische voorschriften en de kosten die daaruit voortvloeien zijn beslist geen stimulans om daarbovenop te investeren in vergroening. De schippers zijn best bereid te investeren in schone technologieën. De voortdurend slechte economische situatie maakt hen dat echter moeilijk zo niet onmogelijk. Bovendien merken ze niet of nauwelijks bereidheid bij de verladers/bevrachters om hen daarvoor te belonen.



Als de binnenvaartondernemers de volledige prijs moeten gaan betalen voor de door overheid en verladers gewenste en/of opgelegde vergroening gaat er iets goed mis met het verduurzamen van de samenleving.

Stimuleer duurzamer vervoer



Voor de beleidsmaker bij wie de binnenvaart weer in het hoofd en hart aanwezig is, heeft de ASV een lijst met aanbevelingen om duurzamer vervoer te stimuleren:

Investerings doen om, na jaren van bezuinigingen, de natte infrastructuur weer op niveau te krijgen;

- tekort aan goede ligplaatsen met aflooptmogelijkheden wegwerken,
- overkoepelend landelijk ligplaatsenbeleid invoeren,
- achterstallig onderhoud (kleine) vaarwegen inhalen,
- bouw van een spuisluis in Terneuzen.



Boetebeleid ILT aanpassen op basis van redelijkheid en proportionaliteit en vervolgens op een eerlijke manier handhaven;

- hoogte sanctie in verhouding met ernst overtreding en eventueel economisch gewin,
- geen convenanten met rederijen, geen categorieën voor bepaling controlefrequentie, geen opsporing door gebruik te maken van AIS.

Actieve stimulatie van modal shift, mede door het koesteren van de diversiteit van de binnenvaartschepen en vaarwegen;

- oplossingen zoeken voor moeilijkheden financiering kleine schepen,
- uitvoering van moties betreffende de technische eisen CCR/EU,
- verruimen bedieningstijden van bruggen en sluisen, overbodige spertijden afschaffen.

De binnenvaart aantrekkelijker maken als beroepsgroep, met name de particuliere binnenvaart en gezinsbedrijven ;

- Mogelijkheid ligplaats nemen voor langere tijd,
- Huisvuilbeleid invullen in de geest van het CDNI-verdrag,
- Privacy schipper (bij AIS e.d.) waarborgen,

Verbetering van de marktomstandigheden in de binnenvaart;

- Markttransparantie tot stand brengen (o.a. middels een 'AGORA'),
- Goede (wettelijke) bevrachtingsvoorwaarden opstellen
- Kosten voor certificering van schip en bemanning inperken

Vergroening bestaande binnenvaartvloot versnellen door investeringen zinvol te maken;

- 'meten aan de pijp' stimuleren om werkelijke uitstoot vast te stellen
- erkenning geven aan bestaande motoren die voldoen aan normen,
- meer financiële middelen beschikbaar stellen.

Kleine binnenvaart, de moeite waard.

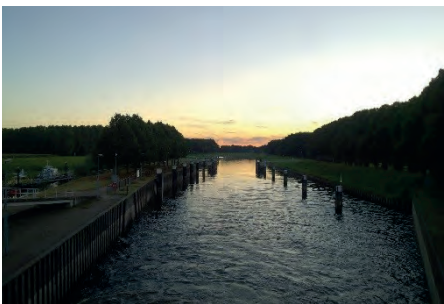


Vijftienduizend kilometer vaarweg heeft Nederland bij uitstek de kans om vervoer veilig, goedkoop en milieuvriendelijk te laten plaatsvinden. Zestienhonderd kilometer hiervan bestaat uit kleine vaarwegen (tot 3.000 ton). De kleine binnenvaart is de concurrent van vervoer over de weg want zij vervoert het transport over de haarsloten van de vaarwegen van deur-tot-deur. Nederland is de trotse buur van de grootste binnenvaartvloot van Europa. Die vloot is echter incompleet zonder het noodzakelijke deel van de kleine schepen (tot 3.000 ton) die de haarsloten van de vaarwegen kan bedienen.

De kleine binnenvaart, een lijnse toekomst?
De crisis, de overcapaciteit bij grote schepen en regels waar kleine schepen niet aan kunnen voldoen maakt dat het aantal kleine schepen drastisch is afgenomen*. Jaarlijks worden tientallen tot wel honderd kleine schepen gestopt. Kleine schepen blijven bijgedend, wat verduijnt komt, roept meer terug. Bedrijven merken al een tekort aan kleine schepen wat tot logistieke problemen leidt. Conclusie: we moeten de kleine schepen koesteren nu het nog kan.

CCR eisen leiden tot koude aanriva kleine schepen.
De technische eisen die door de centrale inwendingscommissie (CCR) worden gesteld aan bestaande schepen maken het voortbestaan van kleine schepen onmogelijk, investeringen die mogelijk zijn voor een kleine vloot na verlopen van maximaal twee maanden uit.

* Tussen de jaren 2005-2007 daalde het aantal kleine schepen (tot 3000 ton) van 10.000 naar 7.000. Van de laatste 1000 schepen (tot 3000 ton) zijn er 500 die nog in gebruik zijn. (Bron: NICE rapport 2008, 2009, 2010)



Verwijzingen:

1. Panteia: "Brede ruimtelijke-economische analyse van de Friese havens en vaarwegen", 2016
2. CCR: "Schepen van de toekomst", 2002
3. ASV: "Ligplaatsbeleid" (toelichting op noodzaak ligplaatsen)
4. ASV: Dossier "huisvuilsoep" op de website van de ASV, 2013-2016
5. CCR: "Informatie m.b.t. de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten,.... (pagina 12), 2014
6. Europese Commissie: Witboek Vervoer, 2011
7. NICE: "Marktwerking en samenwerking in de binnenvaart", 2012
8. STC-NESTRA: "Rapport Inventarisatie milieuprestaties bestaande binnenvaartvloot West-Europa", 2015

Op de website van de ASV zijn links beschikbaar naar de diverse verwijzingen:

www.algemeeneschippersvereniging.nl

Heeft u vragen of wilt u nadere informatie?

Stuur de ASV dan een mail: info@algemeeneschippersvereniging.nl

