

Aan: Provinciale Staten van Flevoland
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Rotterdam, 27 april 2018

Betreft: Gevolgen verdwijnen essentieel deel van de binnenvaartvloot voor Flevoland

Geachte dames, heren,

Hierbij willen wij uw aandacht vragen voor het volgende: De ASV (Algemeene Schippers Vereeniging) heeft een petitie gelanceerd <https://geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl/> om daarmee aandacht te vragen voor een probleem waar ook u mee te maken zult krijgen: door regelgeving zal een groot deel (2.600 schepen) van de binnenvaartvloot binnen enkele jaren verdwijnen (vooral schepen < 1.500 ton). Hierdoor zal de diversiteit van de binnenvaartvloot sterk aangetast worden. Bovendien zullen gedwongen investeringen leiden tot minder innovaties en vergroening in de binnenvaart.

Dit is een ontwikkeling die haaks staat op het streven om vervoer over water te benutten om het drukke wegennet te ontlasten. In tegendeel; binnen enkele jaren (uiterlijk 2025) zult u geconfronteerd worden met een enorme extra druk op het verkeerswegennetwerk, omdat vervoer over water sterk zal zijn afgenomen.

Waarom benaderen we u?

De genoemde regelgeving zal u direct treffen: het zal effect hebben op de hele maatschappij; denk aan bereikbaarheid en duurzaamheid die sterk aangetast zullen worden. Zeker voor de bedrijven die veel met binnenvaart werken zal het effect groot zijn. Veel bedrijven zullen over enkele jaren geen keus meer hebben tussen vervoer over de weg of over water: er zal in veel gebieden geen mogelijkheid meer zijn om per schip te vervoeren omdat er na 2025 geen kleine schepen (< 1.500 ton) meer zullen zijn, als er niet snel iets gebeurt. Zeker gezien de ontwikkelingen op de weg (files en oponthoud), gekoppeld aan het feit dat er krapte op de (chauffeurs)arbeidsmarkt is, zal het verdwijnen van duizenden binnenvaartschepen grote gevolgen hebben voor u.

Het is mooi als veel schippers de bovengenoemde petitie ondertekenen omdat zij willen blijven bestaan en/of omdat ze het belangrijk vinden dat er een complete diverse binnenvaartvloot is, maar de impact van deze regelgeving gaat veel verder dan het individuele belang van een binnenvaartschipper/ondernemer, daarom benaderen we ook u. Omdat wij ervan overtuigd zijn dat u als direct betrokkene minstens op de hoogte zou moeten zijn.

Om de achtergronden van het verhaal enigszins te verduidelijken sturen we u deze bijlage (<https://www.algemeeneschippersvereniging.nl/bestanden/CCR/Bijlage-geef-de-binnenvaart-toekomst/index.html#/0>) waarin verdere achtergrondinformatie is opgenomen over oorzaak en gevolg van de in de petitie genoemde regelgeving/(CCR-)eisen.

Specifiek wordt in deze bijlage ingegaan op de overgangsbepalingen voor de bestaande binnenvaartvloot. Wat zijn de overgangsbepalingen? Wat is de impact op de vloot? Wat is er gebeurd in de afgelopen 10 jaar waarin dit conflict tussen de schippers en de wetgevende machten speelt? Hoe moet het verder met deze kwestie?

Uiteraard is deze bijlage slechts een samenvatting. Verdere informatie is te vinden door gebruik te maken van de nummering in de tekst, waarbij u op de site van de ASV nog veel meer achtergrondinformatie kunt vinden.

Wie is de ASV

De ASV is dé Nederlandse belangenbehartiger voor de binnenschippers die gebruik maken van de (haarvaten van de) waterwegen. Een deel van de leden vaart op een klein schip zoals een Spits of een Kempenaar, anderen op grotere schepen maar allen maken regelmatig gebruik van de Nederlandse vaarwegen. Dat kan zijn op doorvaart naar andere bestemmingen maar ook om er te laden of te lossen. De ASV neemt deel aan overleggen bij overlegorganen vanuit het ministerie zoals themaoverleggen gericht op de binnenvaart.

Daarnaast is de ASV actief in het WBR (havenzaken Rotterdam) en het WBA (Amsterdam). De ASV heeft o.a. als doelstelling het streven naar onvervalste concurrentie tussen vervoersmodaliteiten. Het voorkomen dat de binnenvaart onnodig kosten moet maken, gehinderd wordt in haar bedrijfsuitoefening of niet (tijdig) de (juiste) plaats van bestemming kan bereiken hoort daarbij.

Wat vragen wij?

Wij vragen de Minister van Infrastructuur en Waterschap de motie Graus uit te voeren en in ieder geval de schepen tot 86 meter te ontzien; regelgeving zo toe te passen dat nut, noodzaak en haalbaarheid uitgangspunt zijn.

Wat vragen wij van u?

Het zou mooi zijn als u en alle betrokkenen de petitie tekenen, maar vooral willen wij dat u op de hoogte bent van wat er zich in de nabije toekomst zal gaan afspelen. U kunt ervan uitgaan dat de schippers de afgelopen jaren al hun inventiviteit en creativiteit hebben aangeboord om hun mooie beroep te kunnen behouden. Maar als (aantoonbaar!) regelgeving erop gericht is (zie de bijlage) om het voortbestaan daadwerkelijk onmogelijk te maken, helpt niets anders meer dan dat een halt toeroepen aan iets wat onwenselijk is.

Dus vragen wij uw contacten te informeren en een standpunt in te nemen. U heeft ongetwijfeld uw eigen netwerk waar dit eventueel van belang is.

Er is ons veel aan gelegen om de waardevolle diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot te laten voortbestaan, we kunnen ons gewoon niet voorstellen dat dat bij u anders zou zijn.

Waar gaat het nu precies om?

Naam petitie: Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot

De Algemeene Schippersvereniging heeft de petitie, gericht aan de Tweede Kamer, gelanceerd als laatste middel om de waardevolle binnenvaartvloot voor (nog meer) afbraak te behoeden.

- Hoewel al eerder in een hoorzitting de Tweede Kamer overtuigd was van de onzinnigheid van de CCR regels
- Hoewel er al sinds 2002 aangetoond is dat de eisen opgesteld zijn met de bedoeling de bestaande vloot te saneren
- Hoewel we inmiddels weten dat daarmee alle kleinere binnenvaartschepen zullen verdwijnen (schepen tot 1.500 ton)
- Hoewel dat in strijd is met het Europese witboek vervoer (Waarbij men juist vervoer van de weg naar het water wil halen)
- Hoewel het in strijd is met de roep om duurzaam vervoer
- Hoewel hele delen van Nederland van vervoer over de weg afhankelijk worden
- Hoewel een verkeersinfarct dreigt waar juist vervoer over water die druk zou kunnen doen afnemen

- Hoewel moties zijn aangenomen om kleinere schepen te vrijwaren van regelgeving waar men niet aan kan voldoen (moties die niet uitgevoerd worden)
- Hoewel aangetoond is dat door deze regeldruk investeringen gericht op vergroening niet gedaan kunnen worden

Hoewel dat allemaal bekend is blijft men doorgaan op deze eenmaal ingeslagen weg

Onderzoeksbureau Panteia: na 2025 is er geen klein binnenvaartschip meer

Niet alleen de Algemeene schippersvereniging stelt dat dit enorme gevolgen heeft, ook onderzoeksbureau Panteia stelt in een rapport vast dat vanwege deze regelgeving er na 2025 geen kleine schepen meer zullen zijn.

Gevolg: 74.000 extra vrachtwagens op de weg, iedere week. Dat is het toekomstperspectief als er niet snel ingegrepen wordt.

Daarom is er een petitie gelanceerd: <https://geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl/>

Tekst van de petitie:

Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegengewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.

Wij

Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.

Constateren dat:

- De binnenvaart onevenredig veel (CCR-)eisen opgelegd krijgt.
- Veel schepen niet aan de (geluids)eisen kunnen voldoen.
- Noodzakelijke (vergroenings)investeringen onmogelijk worden.
- De diversiteit en het toekomstperspectief van de vloot afneemt.
- Er inmiddels al een koude sanering plaatsvindt.
- Veel schepen < 1.500 ton na 2025 verdwenen zijn.
- Kleinere vaarwegen onbruikbaar worden.
- Daardoor na 2020 wekelijks circa 74.000 extra trucks op de weg zullen rijden.

en verzoeken

1. De binnenvaartsector een toekomstperspectief te bieden
2. De diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot te waarborgen door:
 - Rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de (verschillende type) binnenvaartschepen
 - Het terugdraaien van regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet vastgesteld is
 - nieuwbouweisen aan bestaande schepen gebouwd voor 1976 alleen van toepassing te verklaren bij nieuw-, ver- of ombouw van een schip.

De binnenvaart vakpers schrijft er al over:

<http://www.binnenvaartkrant.nl/nieuws/nieuwsitem/27257-2/>

<https://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid28470-asv-petitie-onnodige-regels-leiden-tot-koude-sanering.html>

<http://www.scheepvaartkrant.nl/nieuws/petitie-asv-klaar-voor-het-tekenen>

Mocht u hierover contact op willen nemen dan kan dat natuurlijk altijd

Met vriendelijke groet,

Sunniva Fluitsma

woordvoerder ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

+ 31 611 88 77 91

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

<https://www.facebook.com/AlgemeeneSchipppersVereeniging/>

"overigens wil de ASV erop wijzen dat het opleggen van (ongefundeerde) nieuwbouweisen aan bestaande schepen (CCR) leidt tot koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is"

ASV

Petitie Geef de binnenvaart TOEKOMST



Voorjaar 2018

Bijlage bij petitie

‘Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot’

Naam Petitie

Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot.

Omschrijving

Het veiligste en minst milieubelastende goederenvervoermiddel, de binnenvaart, wordt door onnodige regelgeving zo tegen- gewerkt dat de investeringskracht en zelfs de toekomst van deze bedrijfstak in het geding is. Dit heeft verregaande conse- quenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland.

Wij

Binnenschippers van de modernste en veiligste vloot ter wereld, met schepen van diverse afmetingen.

Constateren dat:

- De binnenvaart onevenredig veel (CCR-)eisen opgelegd krijgt.
- Veel schepen niet aan de (geluids)eisen kunnen voldoen.
- Noodzakelijke (vergroenings)investeringen onmogelijk worden.
- De diversiteit en het toekomstperspectief van de vloot afneemt.
- Er inmiddels al een koude sanering plaatsvindt.
- Veel schepen < 1.500 ton na 2025 verdwenen zijn.
- Kleinere vaarwegen onbruikbaar worden.
- Daardoor na 2020 wekelijks circa 74.000 extra trucks op de weg zullen rijden.

En verzoeken

- De binnenvaartsector een toekomstperspectief te bieden
- De diversiteit van de Nederlandse binnenvaartvloot te waarborgen door:
 - Rekening te houden met de (on)mogelijkheden van de (verschillende type) binnenvaartschepen
 - Het terugdraaien van regelgeving waarvan nut, noodzaak en haalbaarheid niet vastgesteld is
 - Nieuwbouweisen aan bestaande schepen gebouwd voor 1976 alleen van toepassing te verklaren bij nieuw-, ver- of ombouw van een schip.

In deze bijlage is verdere achtergrondinformatie opgenomen over de in de petitie genoemde regelgeving/(CCR-)eisen. Deze eisen staan in de ‘Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor Binnenschepen’ (ES-TRIN) [1]

Specifiek wordt in deze bijlage ingegaan op de overgangsbepalingen voor de bestaande vloot. Wat zijn de overgangsbepalingen? Wat is de impact op de vloot? Wat zijn de ontwikkelingen geweest in dit ruim 10 jaar durende conflict tussen de schippers en de wetgevende machten? Hoe moet het verder met deze kwestie?

Uiteraard is deze bijlage slechts een samenvatting. Verdere informatie is te vinden door gebruik te maken van de nummering in de tekst.

Voorjaar 2018

Wat zijn de ES-TRIN overgangsbepalingen?

Voor binnenvaartschepen, die de Europese waterwegen bevaren, zijn door het comité CESNI (samenwerking Rijnvaart-commissie CCR en de Europese Unie) sinds kort de technische eisen vastgelegd in de ES-TRIN. Daarvoor waren separate voorschriften van kracht; het ROSR (CCR) voor schepen die (ook) op de Rijn varen en de Europese Richtlijn voor schepen die niet de Rijn bevaren, maar wel internationaal de Europese waterwegen. Qua inhoud waren deze voorschriften nagenoeg gelijk. Met ES-TRIN zijn de kleine verschillen geharmoniseerd.

De overgangsbepalingen van beide (ROSR en Richtlijn) staan in Deel IV van de ES-TRIN:

HOOFDSTUK 32. OVERGANGSBEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE OP DE RIJN (ZONE R) VAREN

HOOFDSTUK 33. OVERGANGSBEPALINGEN VOOR VAARTUIGEN DIE UITSLUITEND WATERWEGEN BUITEN DE RIJN (ZONE R) BEVAREN

Voor elk van de bepalingen heeft men een termijn en evtueel voorwaarden vastgesteld:

“N.V.O., uiterlijk bij verlenging van het binnenschipcertificaat na dd-mm-jjjj”

N.V.O. betekent dat;

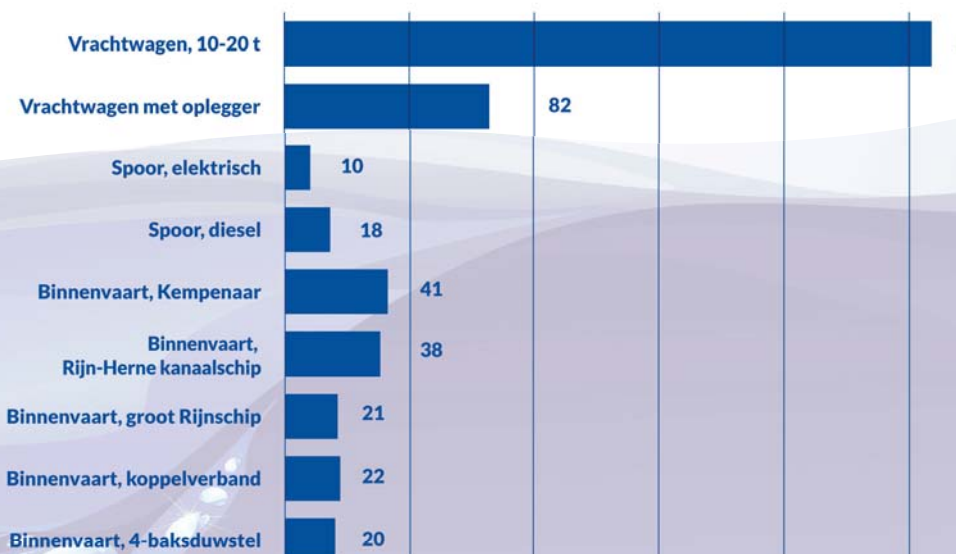
“het voorschrift is niet van toepassing op reeds in bedrijf zijnde vaartuigen, tenzij de betreffende delen worden vervangen of omgebouwd, dat wil zeggen dat dit voorschrift slechts van toepassing is op Nieuwbouw, bij Vervanging of bij Ombouw van de betreffende delen of sectoren.”

Elk schip moet minimaal elke 7 jaar gekeurd worden om het certificaat van onderzoek te verlengen en moet vanaf dat moment voldoen aan een gedeelte van de in totaal circa 140 overgangsbepalingen.

Elk hoofdstuk van de ES-TRIN bevat een aantal overgangsbepalingen en heeft betrekking op uiteenlopende technische zaken aan boord van een schip. Onder andere op;

- scheepsbouwkundige eisen,
- uitstoot van schadelijke gassen en verontreinigende luchtdeeltjes,
- elektrische installaties,
- veiligheid op de werkplek,
- eisen aan woon-, leef- en slaapplekken (waaronder geluidseisen) aan boord
- en de algehele uitrusting van een binnenvaartschip.

REPRESENTATIEVE EMISSIEFACTOREN VOOR CO₂ VERVOER VAN BULKGOEDEREN (G/TKM)



Bron: CE Delft (2016), STREAM Goederenvervoer2016, Well-to-wheel-emissiemodel

De impact van de overgangsbepalingen

Hoe groot de impact is voor een individuele ondernemer of individueel schip kan sterk verschillen. Het gaat om aanpassing van een bestaande vloot, waarin elk schip anders is en over een periode van decennia is gemoderniseerd. De kosten om te kunnen voldoen aan de eisen kunnen dan ook variëren van enkele tienduizenden tot honderdduizenden euro's.



Veel bepalingen (bijv. een sticker plaatsen) zullen op zichzelf niet leiden tot onoverkomelijke kosten. Echter, v.w.b. de geluidseisen kan het echter voorkomen dat woningen en/of machinekamers volledig opnieuw geïsoleerd moeten worden (€ 100.000,- of meer). Ander voorbeeld is dat stuurinrichtingen dusdanig moeten worden aangepast dat gehele vervanging de beste en/of enige optie is (€ 15.000,- of meer).

Dit zijn slechts voorbeelden. De grootste impact komt echter voort uit de stapeling van bepalingen, die bovenop de kosten komen voor cascokeuring en vele andere voorschriften en certificering waar schip en schipper tegenwoordig aan moeten voldoen.

In 2001 heeft het Duitse onderzoeksbureau VBD, in opdracht van de CCR, onderzoek gedaan naar het nut, de noodzaak en de haalbaarheid (technisch en financieel) van het aan nieuwbouweisen laten voldoen van bestaande schepen. In dit onderzoek [2] [3] is de conclusie getrokken, dat voor kleine schepen de investeringen die nodig zijn financieel en economisch niet of nauwelijks haalbaar zijn en dat ook grotere (>1500 ton) nieuwere (gebouwd na 1976) schepen voor zeer hoge kosten komen te staan.

De benodigde investeringen hebben eveneens tot gevolg dat er minder of te weinig middelen overblijven om te investeren in vergroening, opleiden van toekomstige schipper/ondernemers en sociale zaken als verzekeringen voor pensioen en arbeidsongeschiktheid.

Door dit gebrek aan toekomstperspectief voor de kleine binnenvaart zijn al grote aantallen kleine schepen van de markt verdwenen (meestal door de sloop van het schip). Als die trend geen halt wordt toegeroepen, dreigt het kleine schip in zijn totaliteit te verdwijnen.

Dit zal consequenties hebben voor het vervoer van goederen in Europa. De kleine binnenvaart is nl. hét alternatief voor wegvervoer, want zij vervoert jaarlijks honderden miljoenen tonnen goederen over de haarvaten van de vaarwegen (maar ook over grotere vaarwegen), die anders per vrachtauto moeten worden vervoerd. De Europese Unie wil juist méér vervoer over water in plaats van vrachtauto's, omdat de binnenvaart de veiligste, milieuvriendelijkste en (maatschappelijk) goedkoopste vervoersmodaliteit is.

Uit het Europese Witboek Vervoer:

“Een “modal shift” van 30% wegvervoer, naar water en spoor in 2030, en 50% in 2050” [4].

De strijd tegen de overgangsbepalingen



Ondanks de harde conclusies, die getrokken werden in het eerder genoemde rapport van onderzoeksbureau VBD, besloot de CCR in 2003 dat op termijn bestaande schepen aan de overgangsbepalingen moesten gaan voldoen. Het rapport bleek bij de CCR “onderin een lade” te zijn beland.

De ware reden hiervoor komt pijnlijk duidelijk naar voren in een ander rapport van de CCR, “Schepen van de toekomst” [5] (2002), waarin over de veiligheidsvoorschriften o.a. staat:

“In verband met de concurrentiepositie van de binnenvaart is eerder behoefte aan een stimulering van nieuwbouw, dan aan conservering van de bestaande vloot. Een snelle integratie van nieuwe technologie draagt ertoe bij, dat de levenscyclus van de schepen en de uitrusting verkort wordt, waardoor sneller op een gewijzigde vraag uit de markt gereageerd kan worden.”

Maar wel moest er rekening mee gehouden worden, dat:

“Bij het saneren van de bestaande situatie ware te vermijden dat bepaalde vlootsegmenten naar verhouding zwaarder getroffen worden dan andere.”

De Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) zag als eerste organisatie in, dat het besluit van de CCR desastreuze gevolgen zou hebben voor de binnenvaart en bepleitte een terugkeer naar de oude situatie (alleen voldoen bij N.V.O.). Vele acties heeft de ASV ondernomen om dit standpunt bij de collega schipper/ondernemers, overheden, politiek en binnenvaartorganisaties onder de aandacht te brengen.

Het Nederlandse Ministerie heeft n.a.v. deze signalen in 2011 onderzoek laten doen naar de knelpunten in de overgangsbepalingen en de gevolgen voor de sector. Het onderzoeksrapport [6] is ingebracht bij de CCR (Een schrijven van het binnenvaartbedrijfsleven met opbouwende kritiek [7] op de rapportage is, tot spijt van de ASV, echter niet ingebracht) en de adviezen vormden de basis van een CCR-besluit om voor motorvrachtschepen 9 van de circa 140 bepalingen voor herziening op te nemen in het werkprogramma van CCR voor 2014-2015.

In 2014 zijn de lidstaten begonnen met het herzien van deze bepalingen, waarbij alleen aanpassing een optie zou zijn. Terug naar de oude situatie (alleen voldoen bij N.V.O.) was uitgesloten. Men is daarbij volledig voorbijgegaan aan het pleit van de ASV, dat stapeling van bepalingen het grootste probleem is.

Nu, na 4 jaar onderzoek en overleg, is het resultaat dat er een aantal wijzigingen zijn doorgevoerd, die voor een beperkt aantal voorschriften enige verlichting geeft voor een minderheidsdeel van de vloot. De uitwerking blijft echter hetzelfde; verlies van een vlootsegment dat vervangen gaat worden door vele vrachtwagens.

Hoe nu verder met de overgangsbepalingen?

Voor een deel van de bepalingen zijn de overgangstermijnen voor schepen die (ook) de Rijn bevaren al verstreken per 1-1-2010 of 1-1-2015. Zoals vermeld moet een schip elke 7 jaar een keuring ondergaan en dus zal in theorie het gedeelte dat in 2010 afliep, inmiddels op alle schepen zijn uitgevoerd, tenzij de crisishardheidsclausule (zie kader) nog van toepassing is. Voor de termijn 1-1-2015 geldt dat inmiddels een deel van de vloot voldoet, maar een groter deel nog niet.

Heel veel schepen, zowel groot als klein, hebben geen certificaat waarmee ze de Rijn mogen bevaren. Voor die schepen liggen de einddata in de meeste gevallen 15 jaar later. Voor veel kleine schepen kan dit een tijdelijk uitstel zijn voor de financieel en economisch onhaalbare voorschriften. De diversiteit van de Rijnvloot zal dan echter verleden tijd zijn.

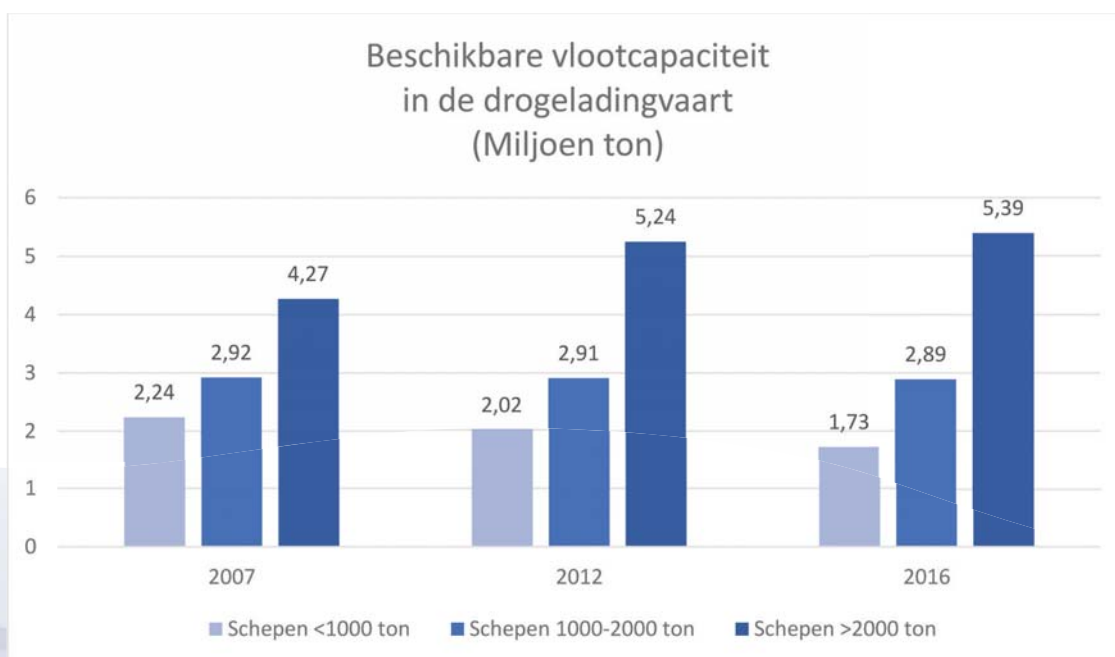
De (crisis)hardheidsclausule

In het geval dat een individueel technisch voorschrift onuitvoerbaar is en/of onevenredig hoge kosten als gevolg heeft, kan er een beroep gedaan worden op de hardheidsclausule [8]. Er wordt dan per individueel schip en voorschrift door de CCR gekeken of, en onder welke voorwaarden, er van het voorschrift mag worden afgeweken.

In de praktijk is al gebleken dat dit geen gangbare weg is vanwege het ontbreken van een adequate procedure en investeringsplafond, zoals bij de crisishardheidsclausule.

De crisishardheidsclausule werd op aandringen van het bedrijfsleven door de CCR ingevoerd tijdens het hoogtepunt van de economische crisis (2009-2010). Scheepseigenaren die voor investeringen kwamen te staan in verband met de overgangsbepalingen, konden deze beperken tot € 2.500,-.

Tot het aflopen van de crisishardheidsclausule eind 2012 is er alleen al in Nederland circa 500 keer aanspraak op gemaakt.



“Overigens wil de ASV erop wijzen, dat het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen nu al leidt tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is”.

Nawoord

Deze bijlage bij de petitie „**Geef de binnenvaart toekomst en voorkom 74.000 extra trucks, files en CO2-uitstoot**“ is slechts een samenvatting van wat de binnenvaartsector overkomen is op het gebied van technische voorschriften. Het is al geruime tijd een belangrijk dossier voor de binnenvaart, dat zeer uitgebreid en complex is geworden, voornamelijk door de onwil van overheden om het aantoonbaar desastreuze besluit terug te draaien.

Met het houden van deze petitie zet de ASV de strijd voort tegen het met terugwerkende kracht opleggen van cumulatieve (CCR) nieuwbouweisen aan bestaande schepen, die nu al leiden tot een koude sanering van dat segment schepen waar al een tekort aan is.

Meer (achtergrond)informatie is te vinden via de links bij de petitie; www.geefbinnenvaarttoekomst.petities.nl of neem contact op met de ASV.

Algemeene Schippers Vereeniging – Zwartewaalstraat 37 – 3081 HV Rotterdam
www.algemeeneschippersvereniging.nl - info@algemeeneschippersvereniging.nl



Verwijzingen

- [1] Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor Binnenschepen (ES-TRIN) Editie 2017/1
- [2] Auswirkungen von Übergangsbestimmungen in den technischen Vorschriften für Binnen schiffe, Hauptstudie, juni 2001.
- [3] Duits rapport (VBD), vertaling en samenvatting.
- [4] Witboek transport 2011, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.
- [5] Schepen van de toekomst, 2002.
- [6] Rapport “Onderzoek en beleidsadvies overgangsbepalingen binnenvaart, probleem- en gevolgen-analyse van ROSR in Nederland, augustus 2011.
- [7] Reactie op het rapport K en V vanuit het bedrijfsleven, oktober 2011.
- [8] Procedure en toelichting bij de hardheidsclausule.

Stellingen

De A.S.V. streeft voor de particuliere schipper naar;

- een sociaal/economisch aanvaardbare situatie in de binnenvaart,
- een evenredige verdeling van lasten en lusten,
- onvervalste concurrentie tussen de vervoersvormen en
- het behoud van onafhankelijkheid.

Alleen met een goede marktordening is dit te bereiken. Tevens pleit zij voor;

- functioneel hanteerbare reglementeringen,
- uitbreiding en goed onderhoud van vaarwegen en
- goede lagere- en beroepsopleidingen met bijbehorende begeleiding en huisvesting.



<https://www.facebook.com/AlgemeeneScheepersVereeniging>



<https://twitter.com/ASV16>



<https://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

Algemeene Schippers Vereeniging – Zwartewaalstraat 37 – 3081 HV Rotterdam



Kleine binnenvaart, de moeite waard.



Vijfduizend kilometer vaarweg biedt Nederland bij uitstek de kans om vervoer veilig, goedkoop en milieuvriendelijk te laten plaatsvinden. Zestienhonderd kilometer hiervan bestaat uit kleinere vaarwegen (tot 1.000 ton). De kleine binnenvaart is dé concurrent van vervoer over de weg want zij vervoeren het transport over de haarvaten van de vaarwegen van deur-tot-deur. Nederland is de trotse bezitter van de grootste binnenvaartvloot van Europa. Die vloot is echter incompleet zonder het noodzakelijke deel van de kleine schepen (tot 1.000 ton) die de haarvaten van de vaarwegen kan bedienen.

De kleine binnenvaart, een ijzige 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 gesloopt. Kleine schepen bouwen blijkt onrendabel, wat verdwijnt komt nooit 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.

*) Tussen de jaren 1981- 2003 is 40% van de kleinere schepen (tot vijftienhonderd ton) verdwenen uit de vrachtaart. Van de kleinste type schip (de spits) is in Europa nog maar 5% over (350 nu tegenover 7.000 2 decennia geleden).



CCR eisen leiden tot koude sanering kleine schepen.

De technische eisen die door de centrale rijnvaartcommissie (CCR) worden gesteld aan bestaande schepen maken het voortbestaan van kleine schepen onmogelijk. Investerings die nodig zijn om aan deze eisen te voldoen zijn onhaalbaar (een veelvoud van de waarde van het schip) en soms technisch niet uit te voeren. De CCR heeft zelf al geconstateerd dat nut en noodzaak niet aangetoond zijn.¹⁾ Aan reguliere investeringen voor onderhoud en modernisering komt men niet meer toe. Veel eigenaren van kleine schepen besluiten dan ook om het schip te laten slopen. Dit is niet alleen voor ons schippers onaanvaardbaar, maar ook maatschappelijk onwenselijk.

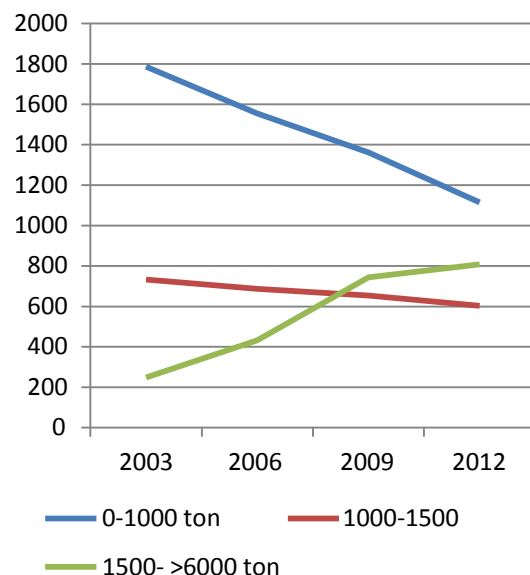
Op de kleine binnenvaart wordt niet meer gerekend.

Er worden huizen gebouwd langs vaarwegen en havens, wat de bedrijfsactiviteiten belemmert. Bruggen en sluizen zorgen door spertijden dat de binnenvaart op achterstand wordt gezet ten opzichte van vervoer over de weg. Ligplaatsen zijn nauwelijks te vinden. Achterstallig onderhoud zorgt voor oponthoud en onzekerheid over, of en wanneer men bij de klant aan kan komen. Kortom: noch op landelijk, noch op provinciaal, noch op gemeentelijk niveau wordt er werkelijk gekozen voor de (kleine) binnenvaart. Met alle gevolgen van dien.

De binnenvaart belast het minst.

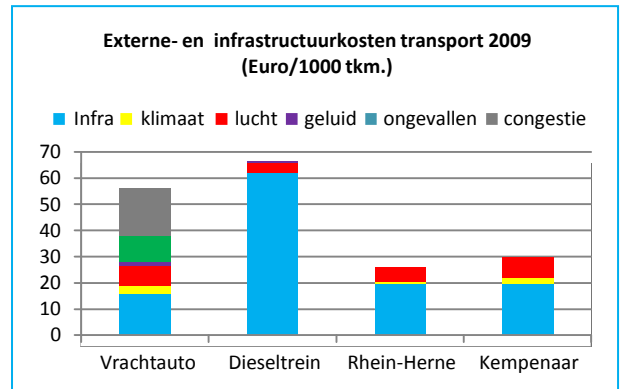
Nederland is distributieland. Maar al dat vervoer zou wel op een verantwoorde manier moeten plaatsvinden, blijkt gevend van goed rentmeesterschap. Daarom ondersteunt de ASV de oproep van de Europese commissie om de maatschappelijke kosten door te berekenen aan de veroorzaker. Tientallen vrachtwagens op de weg kan toch niet beter zijn dan één binnenvaartschip? Wij vragen niet om subsidie, wel om het maken van eerlijke keuzes. Jaarlijks wordt er in, van en door Nederland bijna 1 miljard ton goederen vervoerd (2009). Het aandeel binnenvaart hierin bedroeg 235 miljoen ton. Kleine motorvrachtschepen nemen hiervan 25% voor hun rekening²⁾. Dit houdt 2,4 miljoen vrachtauto's van de weg, 120 kilometer file per dag. Dit maakt de kleine binnenvaart tot de meest veilige, duurzame en betaalbare vorm van transport. Minder uitstoot, minder ongevallen, minder files....tel uit je winst.

Vlootontwikkeling NL 2003-2012.



De binnenvaart worstelt met vrije markt.

Men roept dat de markt zijn werk moet doen. Dat is onmogelijk in de binnenvaart. Bij faillissementen verdwijnen schepen niet uit de markt, bovendien is een zekere overcapaciteit noodzakelijk om vervoerszekerheid aan de klant te kunnen bieden tijdens vervoerspieken en wanneer bij lage waterstanden schepen maar gedeeltelijk kunnen worden beladen³⁾. Keer op keer is gebleken dat een gezonde binnenvaart alleen kan bestaan bij enige vorm van markt-ordering, waarbij het onmogelijk moet zijn om beneden de kostprijs te varen. Die conclusie is al getrokken in het verdrag van Rome, de afgelopen jaren hebben het bewijs geleverd. Na het afschaffen van de zogeheten schippersbeurzen in 1998 en het volledig vrijgeven van de markt fluctueren de vrachttarieven sterk, de tarieven voor de kleine schepen zijn structureel met 30% gedaald tot ver onder de kostprijs. Dit kan worden opgevangen door bodemtarieven weer in te voeren. Recentelijk heeft het ING economisch bureau voorgesteld om in de binnenvaart een bodemtarief in te voeren⁴⁾.



Daarnaast is de markt onvoldoende transparant. Zowel de vraagkant (bedrijven die vracht willen laten vervoeren) als de aanbodkant (de schippers) is afhankelijk van een bevrachter om te weten hoeveel vraag en aanbod er is in de markt. Dit kan anders en beter.

Een goede toekomst voor de kleine binnenvaart. Wij gaan ervoor!!

De economie heeft een stabiele binnenvaart nodig. Dan is de politiek ook verplicht stappen te zetten om het voortbestaan van deze sector te waarborgen. De ASV (Algemeene SchippersVereeniging) doet er alles aan om u ervan te doordringen dat er onmiddellijk iets moet gebeuren om de schippers weer enig vertrouwen in de toekomst te geven. Dat vertrouwen is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat meer dan 60 plaatsen aan kleine vaarwegen in Nederland niet gedwongen over hoeven te stappen naar vervoer over de weg⁵⁾. In 2020 zullen we ten opzichte van 2009 zo'n 70.000 extra vrachtwagens op de weg hebben, en zijn talloze bedrijven onbereikbaar voor vervoer over water omdat de kleine schepen nu gesloopt worden. Gevolg: meer uitstoot, meer verkeersslachtoffers, meer files, hogere transportkosten. We moeten koesteren wat er nog is zodat we deze productiemiddelen zo lang mogelijk kunnen inzetten. **Onze aanbevelingen:**

- **Vervoer per schip moet actief, financieel en beleidsmatig, gestimuleerd worden. Veilig, duurzaam en betaalbaar transport is niet mogelijk als het voor de schippers onbetaalbaar wordt.**
- **Onzinnige, overbodige (technische) eisen en regelgeving uit Brussel (EU) en Straatsburg (CCR) moet niet leiden tot het verdwijnen van kleine schepen.**
- **Bestaande schepen met een bouwjaar van voor 1985 moeten gevrijwaard worden om aan nieuwbouweisen te voldoen, behalve in het geval van om- ver- of nieuwbouw.**
- **Kleine vaarwegen moeten meer prioriteit krijgen om te vermijden dat, door het dichtslippen en sluiten van kleine vaarwegen, steden onbereikbaar worden voor binnenvaart.**
- **Er dient een systeem van markttransparantie te komen.**
- **Er moet, i.s.m. de ons omringende landen, een verbod komen op het vervoeren onder de kostprijs.**
- **De maatschappelijke kosten van transport moeten worden doorberekend aan de veroorzaker van die kosten.**

De doelstelling van o.a. de Europese Unie is: Een 'modal shift' van 30% wegvervoer, naar water en spoor in 2030, en 50% in 2050⁶⁾. De binnenvaart kan daar een essentiële schakel in zijn. De schepen zijn er nu nog, de infrastructuur ligt er nu nog. De schippers willen graag de goederen af bij en leveren bij die talloze bedrijven die op ons kunnen rekenen. De binnenvaart is een betrouwbare partner waar afspraken mee te maken valt. De schippers leveren 'just in time' de goederen en als het nodig is zetten we er 'een tandje bij'. Maar dat kan alleen als we kunnen investeren in zaken die noodzakelijk zijn voor een goede bedrijfsvoering. Daarom vragen we aan u: zet u er een tandje bij om die toekomst mogelijk te maken. In uw eigen belang!!

Wilt u meer informatie: mail naar : info@algemeeneschippersvereniging.nl of bel : 0611 887 791 / 0653 801 460.

Bekijk ook de website : www.algemeeneschippersvereniging.nl

Bronvermelding: 1) VBD; Auswirkungen von Übergangsbestimmungen von den technischen Vorschriften für binnenschiffe, 2) CBS, 3) NICE; Marktwerving en samenwerking in de binnenvaart, 4) ING; Herstel pad binnenvaart loopt vertraging op, 5) SP; Klein schip in zwaar weer, 6) EC; Witboek transport.

Classes de voies navigables (CEMT)	
Classes of navigable waterways (ECMT)	
	Classe VII : convois de 14500 tonnes à 27000 tonnes Class VII : convoys from 14,500 tons to 27,000 tons
	Classe VI : convois de 3200 tonnes à 18000 tonnes Class VI : convoys from 3,200 tons to 18,000 tons
	Classe V : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes Class V : vessels from 1,500 to 3,000 tons, convoys from 1,600 to 6,000 tons
	Classe IV : bateaux de 1000 à 1500 tonnes, convois de 1250 à 1450 tonnes Class IV : vessels from 1,000 to 1,500 tons, convoys from 1,250 to 1,450 tons
	Classe III : bateaux de 650 à 1000 tonnes Class III : vessels from 650 to 1,000 tons
	Classe II : bateaux de 400 à 650 tonnes Class II : vessels from 400 to 650 tons
	Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes Class I : vessels from 250 to 400 tons
	Voie non dédiée au transport ou non navigable Waterway non-dedicated to transport or unnavigable



Vaarwegen in Nederland naar vaarwegclassificering (maximale afmetingen).

Wat is een klein schip.

Klasse	Scheepstype	Lengte	Breedte	Diepgang	Tonnage = aantal vrachtwagens	
CEMT I	Spits	38,5 m	5.05 m	2.20 m	350 ton	= 14 trucks
CEMT II	Kempenaar	55 m	6.60 m	2.59 m	655 ton	= 22 trucks
CEMT III	Dortmunder	67 m	8.20 m	2.50 m	1.000 ton	= 40 trucks
CEMT IV	Rijn-Herne	85 m	9.50 m	2.50 m	1.350 ton	= 54 trucks

Als de schepen tot 1000 ton uit de markt verdwijnen zijn de volgende plaatsen in Nederland niet meer bereikbaar voor binnenvaart vervoer:

- Groningen :** Hoogkerk, Nieuweschans, Lauwersoog.
- Friesland :** Dokkum, Bolsward, Makkum.
- Drenthe :** Gehele provincie (behalve Meppel) o.a. Assen, Coevorden, Hogeveen, Emmen.
- Overijssel :** Hardenberg, Gramsbergen, Vroomshop, Vriezenveen.
- Flevoland :** Alle drie Flevopolders o.a. Almere, Lelystad, Emmeloord, Dronten, Swifterbant.
- Noord Holland :** Schagen, Middenmeer, Aalsmeer, Halfweg, Oudekerk a/d Amstel, Uithoorn, Hilversum, Heerhugowaard, Winkel, Kolhorn, Medemblik, Slootdorp.
- Zuid Holland :** Delft, Den Haag, Bodegraven, Leiden, Lisse, Hillegom, Haastrecht, Middelharnis, Spijkenisse, Brielle.
- Utrecht :** Woerden, Oudewater, Amersfoort.
- Gelderland :** Doetinchem, Ulf, Geldermalsen.
- Zeeland :** Zierikzee, Goes.
- Limburg :** Weert, Nederweert.
- Brabant :** Eindhoven, Lieshout, Son, Breugel, Best, Oirschot, Hilvarenbeek, Tilburg

Dit is geen complete opsomming. Veel meer plaatsen in Nederland en Europa zullen onbereikbaar worden.