

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.

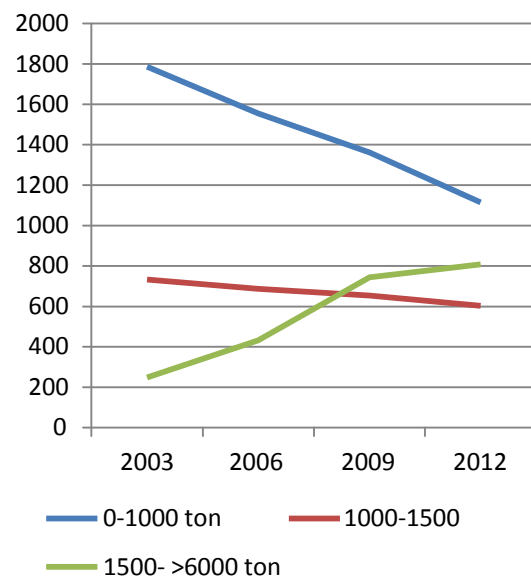
Op de kleine binnenvaart wordt niet meer gerekend.

Er worden huizen gebouwd langs vaarwegen en havens, wat de bedrijfsactiviteiten belemmert. Bruggen en sluisen 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.

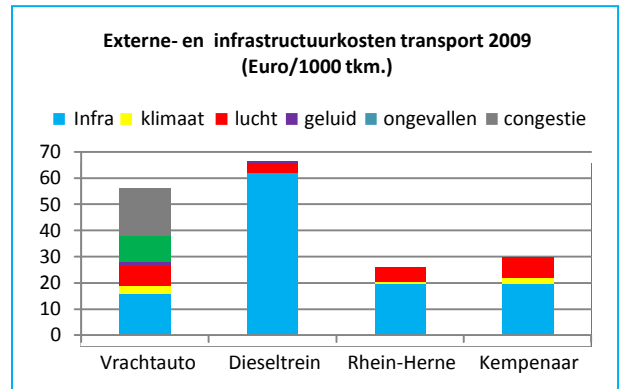
Nederland is distributieland. Maar al dat vervoer zou wel op een verantwoorde manier moeten plaatsvinden, blijkt gevend van goed rentmeesterschap. Daarom ondersteunt de ASV de oproep van de Europese commissie om de maatschappelijke kosten door te berekenen aan de veroorzaker. Tientallen vrachtwagens 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 marktordening, 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 dichtslibben 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 bijven 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!!

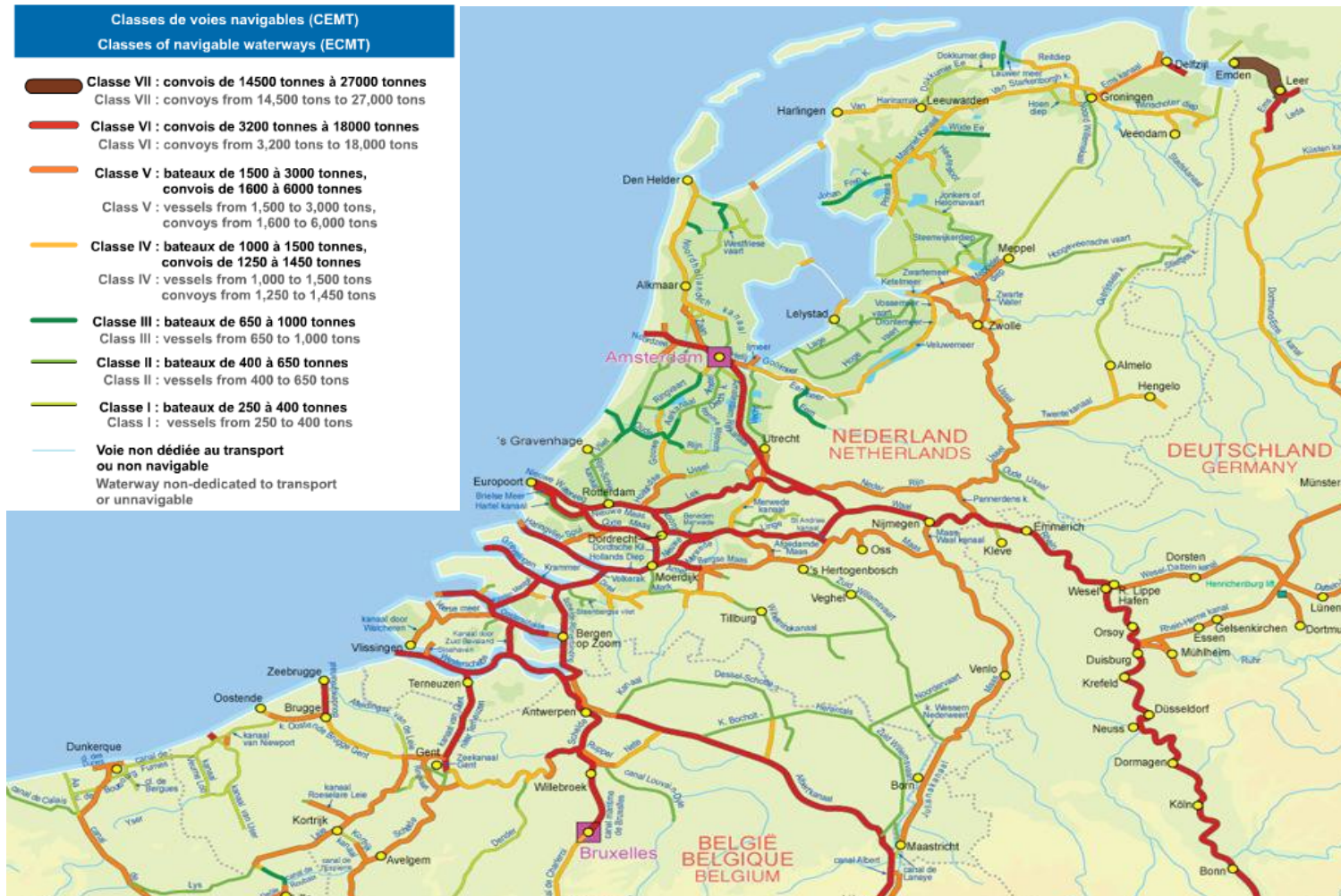
Wilt u meer informatie: mail naar : info@algemeeneschippersvereniging.nl of bel : 0611 887 791 / 0653 801 460.

Bekijk ook de website : www.algemeeneschippersvereniging.nl

Bronvermelding: 1) VBD; Auswirkungen von Übergangsbestimmungen von den technische Vorschriften für Binnenschiffe, 2) CBS, 3) NICE; Marktwerking 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, Uft, 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.